Fahrten und Flüge gegen England

Fahrten und Flüge gegen England

GROSS-
BRITANNIEN
und der
NORDSEE-
RAUM
HEBRIDEN
ORKNEY
INSELN
SCAPA FLOW
MORAY FIRTH
SCHOTTLAND
FIRTH of FORTH
Glasgow
Edinburgh
F. of Clyde
Belfast
Newcastle
Man
IRLAND
IRISCHE
SEE
Leeds
Hull
Dublin
Manchester
Liverpool
Sheffield
Birmingham
WALES
Leicester
LONDON
Bristol
Southampton
Plymouth
Cherbourg
ATLANTISCHER OZEAN
KANAL
75
60
10
5
55
50
0

HETLAND-
NSELN
Oslo
NORWEGEN
SCHWEDEN
CA. 900 KM.
SKAGERRAK
DÄNEMARK
NORD SEE
Kopen-
hagen
Sylt
Helgoland
Kiel
Hamburg
Wilhelmshaven
Berlin
Amsterdam
HAAG
HOLLAND
Magdeburg
DEUTSCHES
REICH
BRÜSSEL
BELGIEN
Köln
Leipzig
Frankfurt a/M.
ANKREICH
PARIS
ullstein
BERLIN

Fahrten und Flüge gegen England

Fahrten und Flüge gegen England

BERICHTE UND BILDER

Herausgegeben vom

OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT

ZEITGESCHICHTE-VERLAG BERLIN W 35

I. — 60. Tausend
Copyright 1941 by Zeitgeschichte-Verlag Wilhelm Andermann, Berlin W35
Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Elsnerdruck Berlin

Inhaltsverzeichnis

Seite

Einleitung: Der englische Gegner 9

Fahrten und Flüge gegen England

Spähtrupps der Luft 21
Die Torpedierung der „Courageous" 24
Die Tat von Scapa Flow 30
Die Versenkung der „Rawalpindi" 33
Die Rückkehr der „Bremen" 35
Die abenteuerliche Fahrt des Dampfers „Erlangen" 38
Flieger in Zusammenarbeit mit der Marine 41
Nachtflug 46
Leichte Seestreitkräfte treiben Handelskrieg im Skagerrak 52
Stuka-Angriff auf Dover 56
Der erste Tiefangriff auf England 59
Geleitzug an Backbord 62
Rauchwolken über London 68
Schnellboot-Erfolge 71
Das war eine einzige Staffel 74
Luftminen-Einsatz 79
Da griff der Beobachter zu 81
Salve auf Salve ging aus den Rohren 84
Geistesgegenwart bis zur letzten Minute 86
Gewitterflug nach London 89
Rettung aus Feuer und Wasser 93
Beim Einflug nach Deutschland abgeschossen 95
„Heil und Sieg und fette Beute!" 98
Der 500. Luftsieg des Haifisch-Geschwaders 105
Feuer auf den Hafen von Dover 108
Die Kleinsten der U-Boote 110
In aussichtslosem Kampf bewährt 113
Mit zerschossener Maschine durch die Sperrballone 116
„Wie lange wollt Ihr mich noch wässern lassen?" 119
36 000 Tonnen und ein Zerstörer 121
Sechs Spitfire hinter einer Do 126
Drei Kampfflugzeuge zertrümmern einen Flugplatz 130
An Bord eines deutschen Hilfskreuzers 132
Vorpostenboot im Kampf mit drei Bombern 136
Der Angriff auf Coventry 138
Zerstörer jagen vor Englands Küste 140

Seite

Zweimal beim Großangriff auf Manchester 146
Minenräumboote im Kanal 148
Auf Winter-Feindfahrt im Atlantik 152
U-Boot-Jäger auf der Jagd 159
Kampf auf Leben und Tod über England 162
Zwei Vorpostenboote vernichten drei britische Schnellboote 164
Ein Torpedobootskommandant 167
Schnellboot-Flottille lief aus 170
„Richtung elf Geschützfeuer ...!" 174
...da sehe ich unter mir einen offenen Fallschirm 176
„Letzte Mine wirf!" 179
Alleinflug gegen ein Rüstungswerk in Mittelengland 182
Ein U-Bootskommandant berichtet: 24 000 Tonnen „umgelegt" 184
Deutsche Schlachtschiffe auf den Zufahrtswegen des Empire 189
Der Hafen von Liverpool ein einziges Flammenmeer 192
Jagdglück im Atlantik 195
Condor-Erfolge 207

Bilder wurden freundlich zur Verfügung gestellt von: The Associated Preß (11), Atlantic-Photo-Verlag (12), Focke-Wulf G. m. b. H. (1), Presse-Illustrationen Heinrich Hoffmann (5), Photodienst Holzapfel (1), Linden-Verlag (1), Pressebildzentrale (6), Ingrid Schaumburg (1), Scherl-Bilderdienst (8), Weltbild (7)

Einleitung

Der englische Gegner

Im großen geschichtlichen Zusammenhang gesehen stellt das gegenwärtige Völkerringen den zweiten Waffengang Großbritanniens gegen das aufstrebende Deutschland dar. Die deutsch-französische Auseinandersetzung steht daneben, welthistorisch betrachtet, durchaus in zweiter Linie.

Frankreich ist seit seinen Anfängen eine Kontinentalmacht von seltener territorialer Geschlossenheit. Seine Blicke sind nach innen gerichtet. Seine Entwicklung erfolgt im wesentlichen in der Richtung auf die Zusammenfassung und zentralisierte Beherrschung der nationalen Kräfte. Sein Interesse an den Vorgängen außerhalb der eigenen Grenzen und insbesondere an der Ordnung des osteuropäischen Raumes ist nur ein mittelbares. Selbst das eigene Kolonialreich findet trotz aller Bemühungen der Regierung im Volk nur wenig Anteilnahme. Und diese Neigung zur Selbstbescheidung nimmt nach dem Weltkrieg noch zu, in paradoxem Gegensatz zu dem — allerdings unfundierten und unverhältnismäßigen — Kräftezuwachs, den der Kriegsausgang brachte. „Das eigentliche Frankreich", urteilt ein scharfsichtiger Franzose (Alfred Fabre-Luce), „legt keinen Wert mehr darauf, der Welt Vorschriften zu machen, sondern in Freiheit in seinem Winkel zu leben" — eine Orientierung des französischen Lebenswillens, nach der sich auszurichten die französische Politik freilich in entscheidender Stunde versäumte.

Genau umgekehrt bricht für das britische „Inselreich" die große Zeit seiner Geschichte in dem Augenblick an, in dem es in weltweiten Perspektiven zu denken beginnt. Zur Zeit seiner „großen Königin", um die Wende des 16. Jahrhunderts, stand England auf der eigenen Insel noch in erbitterten Kämpfen, die in der Tragödie der Schottenkönigin Maria Stuart gipfelten. Erst 1707 kam es zur endgültigen Vereinigung Schottlands mit England, und das Ringen um Irland ist heute noch nicht zur Ruhe gekommen. Aber die heimischen Konflikte hinderten Elisabeth nicht, mit Hilfe ihrer Korsaren ein Weltreich zu gründen.

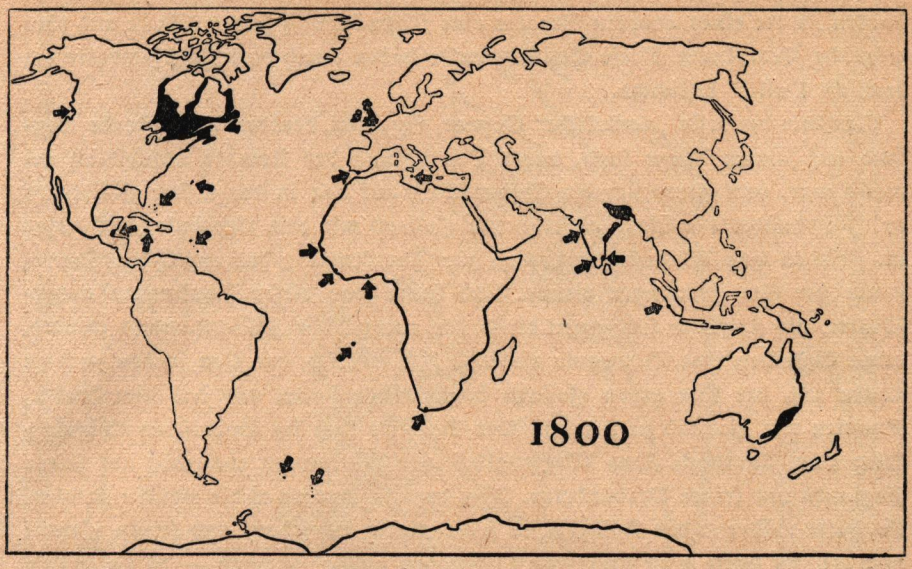
Die großen Kolonialmächte der Zeit, Spanien und Portugal, beruhten wesentlich auf amerikanischem Golde. Nicht weniger als anderthalb Milliarden englische Pfunde in Goldwährung, also nach damaligem Geldwert eine unvorstellbare Summe, strömten aus Amerika allein in die Schatzkammern Philipps II. von Spanien. Aber dieser leicht erworbene Reichtum trug keine Früchte. Er wurde durch eine beispiellose Steigerung der Bedürfnisse ent-

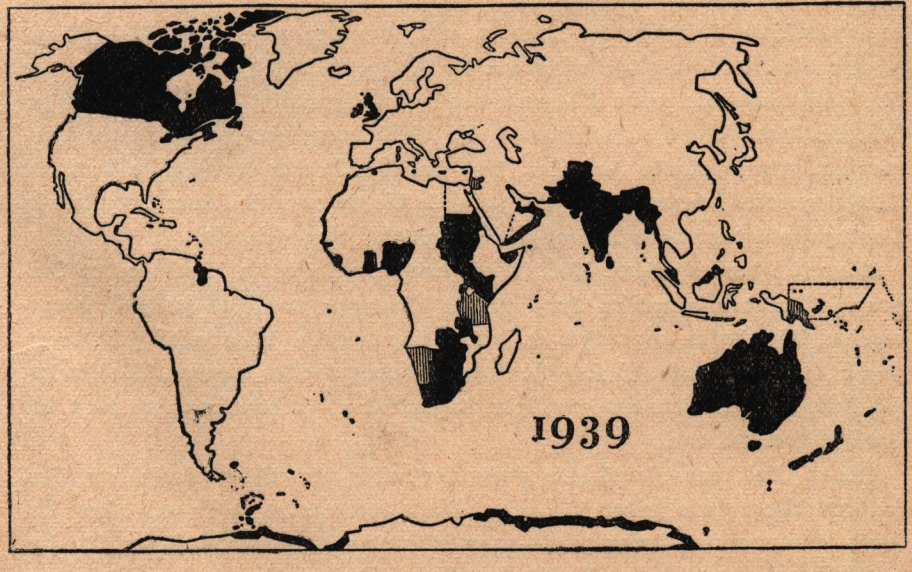
wertet und in kostspieligen Kriegen vertan. Die englische Macht wurde auf einem fruchtbareren Grunde errichtet. Der Engländer tritt als Händler in die Weltgeschichte ein. Die Kaperung einer mit tropischen Erzeugnissen beladenen portugiesischen Karavelle (1592) lenkte die Aufmerksamkeit der Königin Elisabeth auf den indischen Pfeffer und damit die kaufmännische Bedeutung des Seeweges nach Indien, und noch vor ihrem Tode war die Ostindische Gesellschaft gegründet und so der erste Samen zum indischen Kolonialreich, diesem „Juwel in der britischen Krone", gelegt. Und der Günstling der Königin, Höfling und Abenteurer, Seefahrer und Wissenschaftler, Sir Walter Raleigh, prägte in der historischen Denkschrift, in der er eine aktive englische Handelspolitik fordert, die noch heute gültige Devise des britischen Imperiums mit den Worten: „Wer die See beherrscht, beherrscht den Handel der Welt und mit ihm die Reichtümer der Welt, folglich die Welt selbst."

An Landerwerb bestand noch auf lange hinaus kein Interesse. Die englische Geschichte belegt, daß der Engländer das Zeug zum tüchtigen Soldaten, kühnen Seefahrer und skrupellosen Eroberer hat. Aber alles dieses entspricht nur bei Ausnahmenaturen einem ursprünglichen Bedürfnis. Es ist in aller Regel ein Mittel zum Zweck des Handels und der Schaffung seiner Voraussetzungen. Und so werden diese Qualitäten auch im allgemeinen nur da und erst dann eingesetzt, wo das Handelsinteresse und die Beseitigung der Konkurrenz es verlangen. Damit erklärt es sich, daß das britische Reich, das mit seinen 30 bis 40 Millionen Quadratkilometern das Römerreich in dessen größter Ausdehnung um etwa das Siebenfache übertrifft, als Territorialreich erst eine Schöpfung des 19. Jahrhunderts ist. Noch um 1800 ist Großbritannien mit Ausnahme der kanadischen Provinzen ausgesprochen „Inselreich". Seine Herrschaft ist gleichbedeutend mit der Beherrschung der Seewege. Sie stellt ein Stützpunktsystem für seine Schiffahrt dar, soweit es sich nicht um Einfalltore für seine Kaufmannschaft handelt.

Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts wird das anders, und zwar wird dieser Wendepunkt in der Geschichte des britischen Imperialismus, was gerade heute der Erinnerung wert ist, durch die Zertrümmerung des ersten französischen Kolonialreiches bezeichnet.

Der besondere Charakter des britischen Herrschaftsanspruchs liegt in seiner Ausschließlichkeit. Kontinentalmächte, deren Schwerpunkt im Territorialbesitz liegt, können sich mit einem Mehr oder Weniger zufrieden geben. Der Nachbar ist ihnen nicht schon deshalb im Wege, weil er auch Land sein eigen nennt, und zum Konflikt führt im allgemeinen nur der Sonderfall, daß von zwei Seiten Anspruch auf das gleiche Gebiet erhoben wird. Für den Händler aber ist jeder Konkurrent ein Gegner, und ein allein auf seine Seemacht gegründetes Weltreich strebt naturgemäß nach Beherrschung der Meere, sieht also in jeder





Das Britische Weltreich 1800 und 1939

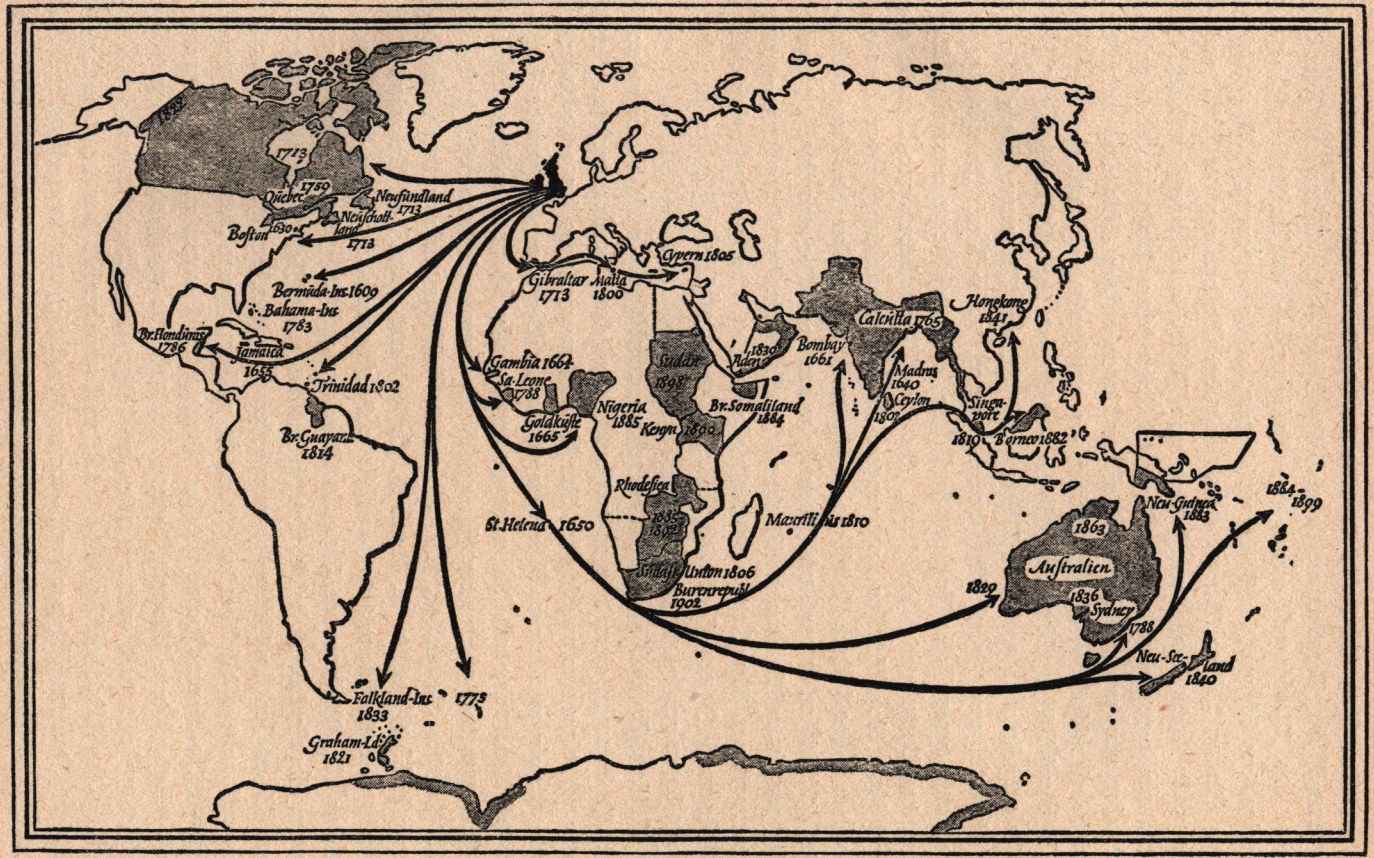
(Die Pfeile in der Kartenskizze 1800 weisen auf britischen Territorialbesitz kleinsten Ausmaßes hin)

starken Flotte eines anderen Staates eine Schmälerung seiner Macht und eine mögliche Bedrohung. Diese Gesichtspunkte haben durch drei Jahrhunderte die britische Politik bestimmt.

Nachdem der erste „natürliche" Gegner, Spanien, den das aufstrebende England auf seinem Wege fand, durch Vernichtung der Armada unschädlich gemacht war, verlagerte sich die Gegnerschaft auf das in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts mächtig aufblühende Holland mit dem Ergebnis, daß dieses im Frieden von Westminster (1674) zur Anerkennung der englischen Suprematie zur See gezwungen wurde. Und kaum war dieser Konkurrent ausgeschaltet, als England sich gegen die dritte europäische Festlandsmacht wandte, deren Gedeihen ihm Besorgnis einflößte: Frankreich, das ihm soeben noch zu Lande und zur See gegen Holland beigestanden hatte, und das nun drohte, Spanien wie Holland zu beerben. Der Konflikt kam im Spanischen Erbfolgekrieg zum Ausbruch. Das Waffenglück war keineswegs eindeutig auf seiten Englands und seiner Verbündeten. Aber dennoch erntete es die meisten Früchte. Es hatte während der Kriegsjahre seine Flotte ausgebaut und seinen Handel gestärkt. Es hatte neue maritime Positionen an sich gerissen — so hatte ihm 1704 ein Hessenprinz mit deutschen Truppen Gibraltar erobert. Und der Friede zu Utrecht (1713) bestätigte ihm diesen Besitz und verschaffte ihm von Frankreich Neufundland, Neuschottland und die Hudsonbailänder. Außerdem bedingte es sich auf dreißig Jahre den Alleinhandel mit afrikanischen Negersklaven nach den spanischen Kolonien in Amerika aus, was der englischen Südsee-Kompagnie, die die Negereinfuhr betrieb, die Gelegenheit gab, auf dem Wege des Schleichhandels die ganze Gütereinfuhr in das spanische Amerika an sich zu bringen. Das Ergebnis ist wiederum die Bestätigung und Festigung der Vormachtstellung Englands zur See. Und darüber hinaus verschaffte ihm der Methuenvertrag (1703) freien Eingang für die Erzeugnisse seiner Industrie in Portugal und damit das Monopol des portugiesischen Handels.

Man hat der englischen Politik oft und mit Recht die Methode der Improvisation, der bisweilen kurzsichtigen Lösungen von Fall zu Fall vorgeworfen. Aber dessen ungeachtet ist, seit es eine britische Weltpolitik gibt, deren große Linie mit unbeugsamer Konsequenz durchgehalten worden. Man nahm sich Zeit. Man wartete den günstigen Augenblick ab. Aber man ruhte nicht, bis das Ziel erreicht war.

Dieses Ziel war Frankreich gegenüber nicht nur Schwächung zur See, sondern Wegnahme seiner Kolonien. Dazu bedurfte es mehr als eines Anlaufs. Ein erneuter Krieg 1744—1747 führte nicht zur Entscheidung. Da bot die Fesselung französischer Kräfte im Siebenjährigen Krieg die willkommene Gelegenheit zum endgültigen Austrag. Der Krieg wurde (1755—1763) durch acht Jahre zu Lande in Amerika und Deutschland, zur See in allen Weltteilen



Die Ausbreitung der britischen Weltherrschaft

geführt. Der Sieg bei Quebec brachte Kanada in die Hände der Engländer. Die französische Flotte wurde in zwei Seesiegen — die Mittelmeerflotte bei Lagos, das Nordseegeschwader bei Quibéron — entscheidend geschlagen. Spanien, das sich mit Frankreich verbündete, zahlte mit erneuter Vernichtung seiner Seemacht. Der Kampf endete mit der Besiegelung der Weltmachtstellung Englands durch den Frieden von Paris, durch den Frankreich aus Nordamerika verdrängt wurde. Zwar erhält es seinen Besitz in Ostindien zurück, aber nur, um ihn im Verlauf der Unterwerfung Ostindiens unter die britische Herrschaft — die sich freilich als unmittelbare Territorialherrschaft zunächst auf Küstengebiete beschränkte — während der nächsten beiden Jahrzehnte endgültig zu verlieren. Wieder, wie bei der Niederwerfung Hollands mit Unterstützung Frankreichs, hatte England, diesmal mit Preußen gegen Frankreich, europäischen Festlandskonflikten seine Erfolge zu verdanken. Das Wort des Premierministers Pitt: „In Deutschland haben wir Kanada erobert" ist in die Geschichte eingegangen. Und wiederum sah sich der Bundesgenosse, wie das bittere Urteil Friedrichs des Großen über den Verrat Englands an Preußen bezeugt, um seinen Lohn betrogen. Die amerikanische Beute ging zwar bis auf Kanada im Nordamerikanischen Freiheitskrieg (1775—1783) wieder verloren. Aber Indien und Australien (1770 Entdeckung der australischen Ostküste durch James Cook und Inbesitznahme des Landes für die englische Krone) boten reichen Ersatz.

Auch diese Ergebnisse aber genügten dem britischen Herrschaftswillen noch nicht. Es bedurfte einer dritten großen kriegerischen Auseinandersetzung mit Frankreich, die unter wechselnden Konstellationen von 1793 bis 1815 dauerte, um den Erfolg zu einem vollständigen zu machen. Der Kampf gegen das Frankreich der Revolution und sodann gegen deren großen Sohn Napoleon bedeutet die Krönung eines zweihundertjährigen Ringens um die Weltherrschaft. Dabei ergibt sich die Gelegenheit zur Abrundung früherer Erfolge durch die Besetzung holländischer (u. a. Kapland, Ceylon) und spanischer Kolonien. Die Schlacht von Trafalgar (1805) verschafft Großbritannien die absolute Suprematie in allen Weltmeeren. Und als Napoleon auf St. Helena zu langsamem Sterben eingekerkert ist, bricht für England das große Jahrhundert an, in dem es, endlich am Ziel, im Schutze einer unbestrittenen Seeherrschaft und zu Lande unangreifbar, den Welthandel beherrscht, während seine Industrie der napoleonischen Kontinentalsperre und der Verarmung Europas einen ungeheuren Vorsprung auf dem Weltmarkt verdankt, und sein wachsender Reichtum in Verbindung mit dem erdumspannenden Netz seiner Beziehungen ihm die Stellung des Weltbankiers einträgt. Demgegenüber ist das deutsche Reich liquidiert. Preußen ist zwar frei, aber machtpolitisch als durch Frankreich in Schach gehaltene Kontinentalmacht nicht zu fürchten. Und Frankreich selbst ist

von seinem weltpolitischen Ehrgeiz geheilt und England um so weniger im Wege, als sein Expansionsbedürfnis durch die Schaffung eines ihm benachbarten abgerundeten afrikanischen Kolonialreichs Befriedigung findet.

Das ganze 19. Jahrhundert hindurch ist nun keine ernsthafte Bedrohung oder auch nur gefährliche Konkurrenz mehr zu fürchten. Aber England wacht eifersüchtig über die erkämpfte Position. Jede Kriegsflotte ist ihm ein Dorn im Auge. Nach Trafalgar war nur noch mit einer Flotte, der dänischen, in Europa zu rechnen. England überfällt 1807 Dänemark, schießt Kopenhagen in Trümmer und führt die dänischen Kriegsschiffe als Beute davon. 1827 vernichtet es „infolge eines Versehens" die türkische Flotte bei Navarino. Und als 1849 einige Schiffe der deutschen Bundesmarine auf seiten Schleswig-Holsteins bei Helgoland den Dänen ein Seetreffen lieferten, drohte der damalige britische Premierminister, Lord Palmerston, die im Entstehen begriffene „Reichsflotte" als Piraten zu behandeln.

Dem europäischen Festland gegenüber legt man sich mehr und mehr auf eine „balance-of-power"-Politik fest, das heißt, man spielt die Mächte gegeneinander aus und wirft sein Gewicht gegen die jeweils stärkste in die Wage. Bis 1856 war Rußland der mächtigste Kontinentalstaat, doppelt unwillkommen durch sein Vordringen im Orient mit dem Ziel der Beherrschung Konstantinopels und der Meerengen. Folgerichtig trat ihm England im Krimkrieg entgegen. Frankreich, das mit Mißtrauen betrachtet wurde, wurde kurz darauf zur amerikanischen Expedition veranlaßt, die es mit den Vereinigten Staaten verfeindete, in Mexiko selbst schwächte und Napoleon III. im eigenen Lande diskreditierte. Ernster aber nahm man, in der klaren Erkenntnis, daß Napoleons Stern schon seit Anfang der sechziger Jahre im Niedergang war, den Anstieg Preußens. England suchte, wenn auch vergeblich, die Einigung Deutschlands unter Führung Bismarcks auf dem Wege einer Verständigung zwischen Frankreich und dem Norddeutschen Bund und durch Vorstellungen bei den süddeutschen Staaten zu verhindern. Die deutschen Erfolge 1870/71 und die Wiedergewinnung Elsaß-Lothringens erregten lebhaften Unwillen. Wenn man nichts dagegen unternahm, so nur deshalb, weil man bei der Ohnmacht Frankreichs einem mit Rußland einigen Deutschland gegenüber machtlos war. Mit dem raschen Wiedererstarken Frankreichs schien zudem in der Folge die deutsche Gefahr gemindert.

Immerhin: England hatte sich gezwungen gesehen, die Dinge ihren Weg gehen zu lassen. Seine Interessen sind zwar noch nicht berührt. Aber es ist nicht mehr in der Lage, heraufziehenden Gefahren vorbeugend zu begegnen. Damit kündigt sich ein Umschwung an, der sich von Jahrzehnt zu Jahrzehnt deutlicher abzeichnet. Es werden Kriegsflotten gebaut, ohne daß Großbritannien daran denken könnte, dies zu hindern. In den Vereinigten Staaten wie in

Deutschland wachsen ihm mächtige wirtschaftliche Rivalen heran. Japan erscheint als Großmacht auf dem Plan. Und wenn auch Englands Flagge nach wie vor die Meere beherrscht, so ist doch sein Übergewicht im Schwinden, trotzdem der territoriale Ausbau fortschreitet. Ja, dessen Erweiterung beginnt den Eindruck zu machen, daß man einem Bau immer neue Verstrebungen einzufügen versucht, weil seine Struktur an Haltbarkeit verliert.

So gerät das britische Weltreich langsam in den Zustand einer latenten Krise, deren Austrag das beherrschende Thema der Gegenwartsgeschichte bildet.

Die einzelnen Phasen der dramatischen Entwicklung, die mit dem Moment einsetzt, in dem England die Hoffnung aufgibt, mit diplomatischen Mitteln und der bewährten Methode des Gegeneinanderausspielens der europäischen Schachfiguren zum Ziel zu kommen, sind in aller Erinnerung und hier nicht zu schildern. Es sieht sich im Weltkrieg genötigt — zum erstenmal seit dem hundertjährigen Krieg gegen Frankreich, d. h. zum erstenmal in der Geschichte des Imperiums —, seine Sache mit eigenen Truppen in einem europäischen Krieg größten Ausmaßes zu vertreten. An dem Ausgang ist, auf England gesehen, nicht das Entscheidende, daß Deutschland, wenn auch unbesiegt, unterliegt, sondern daß auch ein solcher mit größten Opfern und unter der knapp vermiedenen Gefahr des Mißlingens erzielter Erfolg sich als außerstande erweist, das Rad der Geschichte zurückzudrehen. Zwar ist Deutschland — auf kurze Jahre — geschwächt. Aber was besagt das gegenüber der Schwächung des eigenen Reichtums als der Grundlage der kommerziellen Position des Weltbankiers, gegenüber der Stärkung der Vereinigten Staaten und Japans, den Emanzipationsbestrebungen der farbigen Rasse innerhalb und außerhalb des Empire, die Europa schwach gesehen haben. Alles dieses trifft nicht nur England, aber es trifft das britische Imperium am empfindlichsten.

Man ist imstande, einen Frieden zu diktieren. Aber zu seiner Garantierung genügt die eigene Macht selbst nicht im Verein mit dem französischen Bundesgenossen. Die Völkerbundskonstruktion stellt den mißglückten Versuch dar, durch ein von England und Frankreich beherrschtes Staatengremium eine Kräfteverteilung kampflos aufrechtzuerhalten, wie sie England vorteilhafter in der heutigen Welt nicht mehr zu erlangen hoffen durfte.

Das Unternehmen mußte scheitern. Denn es rechnete nicht mit den dynamischen Kräften, welche zu allen Zeiten den Gang der Geschichte bestimmen. Und es suchte einen Moment zu verewigen, in dem die Machtverteilung in ausgesprochenem Mißverhältnis zum Kräftepotential der Nationen stand. Der unvermeidliche Zusammenbruch der Völkerbundspolitik aber bedeutete nicht nur den Verlust der angestrebten Sicherung, sondern gleichzeitig eine Einbuße an dem Kapital von Weltvertrauen und Weltachtung, auf das eine Weltherrschaft wie die britische ebensosehr angewiesen ist wie auf ihre Kampfkraft.

Die Entwicklung nahm ihren Lauf. 1922 sah sich England gezwungen, im Washingtoner Abkommen den Vereinigten Staaten die Gleichberechtigung zur See zuzugestehen. Die nationale Erhebung in Italien führte zu einer Kräfteverschiebung im Mittelmeer, der ungeahnt rasche Aufschwung Japans zu einer Erschütterung der britischen Positionen im Fernen Osten.

Die Zeiten liegen weit dahinten, in denen England die Entwicklung jeder Flotte neben der seinen im Keim ersticken zu können glaubte. Starke Kriegsflotten reckten sich neben der britischen empor. Und die rasch und verhältnismäßig billig zu bauenden U-Boote bedeuten nicht nur im Kriegsfall eine Gefährdung seiner Handelsschiffahrt, sondern auch eine Bedrohung seiner Kriegsflotte selbst durch einen zahlenmäßig weit unterlegenen Gegner.

Einen noch entscheidenderen Wandel zuungunsten Englands aber bedeutete die Entwicklung der Luftwaffe. Seit Begründung seiner Seemacht hatte das britische Inselreich nichts zu fürchten, solange es die Meere beherrschte. Denn damit waren seine Zufuhren gesichert, während es gleichzeitig gegen militärische Angriffe gefeit war.

Diese bevorzugte Lage hat sich in ihr Gegenteil verkehrt, denn auch die stärkste Kriegsflotte bietet keinen Schutz mehr gegen die Blockade des von Einfuhr lebenden Landes durch U-Boot-, Minen- und Luftkrieg, noch auch gegen den Angriffskrieg aus der Luft.

Eine schöpferische Politik hätte aus dieser neuen Situation ihre Folgerungen gezogen, spätestens zu dem Zeitpunkt, als ein wiedererstarktes Deutschland die den wahren Kräfteverhältnissen und seinem historischen Anspruch entsprechenden Forderungen anmeldete, die mit den Lebensnotwendigkeiten des Empire durchaus vereinbar waren. Die Verständigung mit England war dementsprechend das Fundament des außenpolitischen Programms des Führers, das in großzügigen Angeboten seinen Ausdruck fand. Deutschland bot an: Ein deutsch-englisches Flottenabkommen auf der Basis 35 : 100, wie es bereits 1935 verwirklicht war; die Unantastbarkeit der zwischen Deutschland und England liegenden Länder Holland, Belgien und Frankreich; eine Respektierung der britischen Interessen in der Welt durch Deutschland, bei Respektierung der deutschen Interessen in Osteuropa durch England; und darüber hinaus ein Schutz- und Trutzbündnis zwischen den beiden Ländern, wobei Deutschland auf englische Waffenhilfe verzichtete, seinerseits aber bereit war, sowohl seine Flotte wie eine bestimmte Zahl von Divisionen jederzeit England zur Sicherung seines Imperiums zur Verfügung zu stellen.

England hat sich, gefesselt durch die Konsequenz und zugleich Schwerfälligkeit seines politischen Denkens, in dieser Schicksalsstunde seiner Geschichte nicht von überkommenen Vorstellungen zu lösen vermocht. Seine Haltung Deutschland gegenüber wurde um so feindlicher, je mehr dieses sich aus den Banden

von Versailles löste, innerlich erstarkte und wieder als wirtschaftlicher Konkurrent auf den Weltmärkten auftauchte. Und als Deutschland endlich dazu schritt, die alte Reichsstadt Danzig zu befreien, das seit zwei Jahrzehnten verfolgte deutsche Volkstum in Polen unter seinen Schutz zu nehmen und, einer tausendjährigen historischen Sendung folgend, an seinen Ostgrenzen Ordnung zu schaffen, glaubte England, lieber die eigene Existenz aufs Spiel setzen zu sollen, als auf die Aufrechterhaltung eines künstlichen Gleichgewichtszustandes in Europa zu verzichten, der ihm die Fortführung des alten Spiels erlaubt hätte, sich durch gegenseitige Bindung und Schwächung der kontinentalen Kräfte freie Hand zu sichern. So wählte es den Krieg.

*

Die hier vorgelegte Sammlung von Kampfberichten umfaßt nicht — wie die Bände der gleichen Serie „Der Sieg in Polen", „Kampf um Norwegen" und „Sieg über Frankreich" — den in sich geschlossenen Ablauf eines territorial begrenzten Feldzugs. Wie England es vorzieht, wo irgend möglich andere für sich kämpfen zu lassen, und wie es andererseits der Struktur seiner Weltherrschaft entsprechend in allen Erdteilen und auf allen Meeren verwundbar ist, so schlägt der Deutsche den Engländer, wo er ihn findet, und visiert auf allen Kriegsschauplätzen letzten Endes diesen Gegner. Damit ist der räumliche wie der zeitliche Rahmen der deutsch-englischen Auseinandersetzung ein grundsätzlich anderer wie der aller anderen Waffengänge dieses Völkerringens. Im Interesse der inhaltlichen Geschlossenheit beschränkt sich diese Veröffentlichung jedoch auf die Wiedergabe von Kampfhandlungen gegen die britische Insel sowie die britische Schiffahrt außerhalb des Mittelmeerraums. Auf die Beigabe einer Chronik, die durch die vielfache Wiederholung verwandter Begebenheiten — Luftangriffe und Schiffsversenkungen — ermüden müßte, wurde verzichtet.

Zweck dieser Zusammenstellung von Berichten und Bildern ist nicht, die Ereignisse kriegsgeschichtlich zu erforschen oder dokumentarisch festzulegen. Sie stellen keine ausgewogene und historisch überprüfte Darstellung der Leistungen der verschiedenen Truppenteile dar. Die Absicht ist vielmehr, aus dem unmittelbaren, oft mit dem Einsatz des Lebens erkauften Miterleben heraus dem deutschen Volk den Charakter des Kampfes gegen England und die Waffentaten der deutschen Wehrmacht in Schilderungen der Kriegsberichter vor Augen zu führen.

Fahrten und Flüge gegen England

Spähtrupps der Luft

„Die Wolkendecke betrug 200 Meter, als wir uns dem engliſchen Kriegshafen Scapa Flow näherten", berichtet der Kommandant eines Aufklärungsflugzeugs. „Wir ſichteten mehrere engliſche Zerſtörer und Flakſtellungen, aber ſie ſichteten uns auch und ſchickten uns ihre gepfefferten Grüße entgegen. Wir quittierten mit einem eleganten Schwung in die Wolkendecke hinein, die ſich ſchützend über uns breitete. Der Engländer ſchoß verdammt gut. Seine Granaten krachten uns in die Tragflächen und verhalfen unſerem Vogel zum Bocken. Es hätte nicht viel gefehlt, dann wären wir in den Bach gefallen. In der Wolkendecke fühlten wir uns ſauwohl. Beim Durchbruch ſtießen wir unvermittelt auf einen engliſchen Flugplatz, der voller Jagdmaſchinen ſtand. Die Engländer hielten uns wohl für einen geſunden Happen; denn gleich zu fünfen ſtiegen ſie hoch, um uns zünftig reihum zu jagen. Nebenbei, wenn die Wolken nicht geweſen wären, wir hätten keinen Pfifferling mehr für uns und unſeren Vogel gegeben. Fünf Jäger gegen einen Aufklärer — die Rechnung geht ſchlecht auf, trotz unſerer ſchönen Waffen, die wir an Bord haben. Alſo man haut dann am allerbeſten ab, zumal wir ja auch unſere Aufgabe ſoweit erfüllt und Bilder genug aufgenommen hatten. Fünf Maſchinen flogen ſofort Sperre, damit wir ihnen nicht entgehen ſollten. Aber ſchließlich können wir ja auch fliegen, und unſer treuer Vogel war auch nicht von ſchlechten Eltern. Wir drehten auf, was wir drin hatten, und ſchickten dem Gegner von weitem unſere Stahlgrüße entgegen. Dieſe Grüße ſind unangenehm. Infolgedeſſen hielten ſich die Jäger vorläufig in reſpektvoller Entfernung. Sie warteten auf eine andere Gelegenheit.

Dann hatten wir plötzlich die Wolkendecke vor uns. Was kann uns noch paſſieren? Nichts! Mit hohem Schwung flogen wir in die Decke hinein. Jetzt hatte ich Frühſtückspauſe, wir wollten heim. Raus aus der Wolkendecke und wieder Sicht nach vorn. Plötzlich kam vom Bordfunker durchs Mikrophon der Ruf „Jäger!", gleich darauf das hämmernde Geräuſch unſeres Maſchinengewehrs aus dem Heckſtand. Den letzten Biſſen verkrümelte ich am Maſchinengewehr. Vor uns ſtand jetzt eine Regenwand, ein hübſcher dunſtiger Dreck, den wir ſonſt meiden, der uns jetzt aber ſehr angenehm war. Wir umflogen die Wand, und als die Jäger nahe genug waren, ſchwenkten wir ein in die Himmelsbrauſe. Sie kamen nicht nach. Als wir naß wie eine Katze herauskamen, ſahen wir nichts mehr. Sie hatten aufgegeben, Treffer haben wir keine mehr bekommen, es war bei uns alles in Ordnung."

Die Aufgabe der Aufklärungsflieger ist grundsätzlich dieselbe wie die der Infanteristen, die im Vorgelände, dem sogenannten Niemandsland, Erkundigungen über Feindstärke und feindliche Bewegungen vornehmen. Auch sie stoßen in das feindliche Gebiet vor, weit in die Nordsee hinein bis an und über die englische Küste hinaus. Sie stoßen über Frankreichs Boden hinaus in den Kanal vor, den England bisher als ureigene sichere Operationsdomäne betrachtete. Wir spüren den Engländer selbst in seinen ihn noch sicher dünkenden Schlupfwinkeln auf oder überraschen ihn durch plötzliche Einsätze, so daß ihm keine andere Wahl bleibt, als sich zum Kampf zu stellen. Das Tagebuch einer Aufklärergruppe gibt dafür viele Beispiele. Da steht, daß ein Aufklärer am soundsovielten in der Frühe bei guter Sicht sechs englische Zerstörer ausgemacht hat. — „Ich griff darauf die englischen Zerstörer an", heißt es in schlichtem Soldatenstil im Bericht des Flugzeugkommandanten. Er setzte dem ersten Zerstörer zwei Bomben vor den Bug, die den Engländer veranlaßten, schleunigst abzudrehen, um sich aus dem gefährlichen Kurs zu bringen. Fast aus allen Rohren suchte man dem deutschen Aufklärer beizukommen, der selbst noch einen zweiten Angriff ansetzte und jetzt Flak- und Granatbeschuß von allen Seiten bekam. Eine einzelne deutsche Aufklärermaschine brachte so eine englische Zerstörerflottille in höchste Aufregung. Weiter haben die Aufklärer festgestellt, daß sie nach der Begegnung mit „harmlosen" Fischerbooten bereits gemeldet waren, als sie in den Bereich englischer Zerstörer oder Kanonenboote kamen. Sie konnten es am Flakbeschuß merken, der schon einsetzte, als die englischen Kriegsschiffe noch nicht beobachtet haben konnten, daß es sich um deutsche Flugzeuge handelte. Jene Fischerboote dienten also als Nachrichtenquelle.

Welche physischen Leistungen die Besatzungen unserer Aufklärer vollbringen, geht daraus hervor, daß sie viele Stunden mit ihren Maschinen unterwegs sind, um die Aufträge zu erfüllen, die ihnen beim Abflug durch den Staffelkapitän gegeben werden. In großen Höhen fliegen sie mit Sauerstoffgerät. Die Gefahr der Vereisung der Luftzufuhr liegt sehr nahe. So alle fünf Minuten muß der Schlauch einmal gepullt werden, damit das Eis sich nicht festsetzen kann. Sonst geht es mit dem Atem bergab, und man schläft langsam ein, wie es dem Staffelkapitän schon einmal gegangen ist. Seine Besatzung erzählt, daß er im Unterbewußtsein furchtbar geschimpft habe über irgendeine Sache, die mit dem augenblicklichen Flug keine Berührung hatte. Zum Glück hatte er einen Funker an Bord, der über eine Mordslunge verfügte und ihm sein Sauerstoffgerät zur Verfügung stellte. Er hat seinen Staffelkapitän gerettet, bis der Flugzeugführer den freien Ozean gewonnen hatte und tiefergehen konnte. Bordkameradschaft, wie sie nicht schöner gedacht werden kann.

Ein deutscher Aufklärer war kürzlich nach durchgeführter Aufgabe auf dem Rückflug, als er von fünf feindlichen Jägern gesichtet und von dreien an-

gegriffen wurde. Über den Verlauf des Kampfes, bei dem der Aufklärer über 40 Schüsse in seine Maschine bekam, und bei dem außerdem der Bordfunker verletzt wurde, berichtet einer der Beteiligten:

„Wir waren schon auf dem Heimflug, als die Jäger uns plötzlich überraschten und zu verfolgen begannen. Da setzten auch schon die Feinde zum ersten Angriff an und jagten uns den ersten Feuerstoß auf den Balg. Kurz darauf kamen sie zum zweitenmal. Plötzlich sehe ich, wie unser Bordfunker aus seinem Sitz in den Raum stürzt, er ist getroffen. Es bleibt nichts anderes übrig, als ihn zunächst seinem Schicksal zu überlassen. Ich nehme seine Stelle am MG ein und schieße, was aus dem Lauf heraus will. Nach einem dritten Angriff drehen plötzlich die Jäger ab und lassen uns ziehen.

Jetzt kann ich mich auch um den verletzten Kameraden kümmern. Es ist zum Glück keine unmittelbare Gefahr vorhanden, wenn es ihn auch schwer genug erwischt hat. Und schließlich können wir ihn ja auch bald ausladen und in ein Lazarett bringen.

Bei dieser Gelegenheit können wir auch unsere Maschine einer kleinen Musterung unterziehen und sehen, daß wir ganz hübsch eingedeckt worden sind. Mehr als 40 Schüsse stellen wir fest. Glück muß man eben haben, nicht wahr?" beschließt der Flieger seine Erzählung.

Daß man es hier absolut nicht mit Verkehrsflügen zu tun hat, konnte man kürzlich wieder einmal sehen, als um die Dämmerstunde am späten Nachmittag ein Vogel vom Frontflug zurückkam. Sie hatten die Shetlandinseln besucht und sich umgesehen, was sich da tut, und gerieten in zielgerechtes Flakfeuer. Ein Splitter sauste durch die Kanzel, riß ein anständiges Loch ins Fenster, durchbohrte die Kombination des Flugzeugführers unten am rechten Knie und verletzte ihn — zum Glück nur leicht. Der Splitter hätte das Knie zertrümmert, wenn der Pelz der Kombination der Schußwirkung nicht eine andere Richtung gegeben hätte. Winzige Glasscherben setzten sich am Gesicht des Beobachters fest, und ein Splitterchen hatte die Netzhaut geritzt.

Mit dem Schlafen ist es für Tage aus; aber das nehmen sie alle in Kauf. Sie sind im Einsatz, und wer etwas abbekommt, nimmt es hin. Die Hauptsache ist für sie, daß ihr Auftrag erfüllt wird. Dabei geht man keiner Gefahr aus dem Wege. Mitten über England ging ein Flugzeug der Staffel herunter, um einen Flugplatz photographieren zu können!

So kommen die Aufklärer Tag um Tag zurück und melden dem Staffelkapitän das Ergebnis des Fluges. Und manchmal bleibt auch einer aus, denn der Feind kann auch schießen; und er ist kein geringer Gegner, das soll die Heimat wissen.

Die Torpedierung der »Courageous«

Ein Sonntag mit herrlicher Sonne, leicht bewegter See und reingefegter Rimm ringsum. Südweſtlich Irland ſchwabbert das Boot, aufgetaucht in der Atlantikdünung. Keine Rauchwolke, kein Segler weit und breit, ſo ſehr auch der Ausguck auf dem Turm immer wieder mit ſcharfen Doppelgläſern die Trennungslinie zwiſchen Himmel und Meer abſucht.

„Sie haben was gemerkt", meint der WO., der Wachoffizier, zum Kommandanten, „es hat ſich wohl rumgeſprochen, daß wir hier ſind — ſchade!"

Der nickt und ſieht auf die Uhr: „Hoffentlich kriegen wir noch einen zu faſſen, einen Sonntagsbraten, meine ich. Man kann nie wiſſen —"

Stunde um Stunde durchſchneidet der ſcharfe Bug die See, Stunde um Stunde verrinnt — nichts. Gegen 16 Uhr wird der bewährte Ausguck, die Nummer I des Bootes, der älteſte ſeemänniſche Unteroffizier, unruhig, ſieht angeſtrengt durch ſein Glas, ſetzt es ab, ſieht wieder durch und meldet: „Rauchfahne voraus in Sicht!" Rauchfahne! Endlich das erlöſende Wort! Das Boot taucht, fährt ſein Periſkop aus, und der Kommandant ſucht und gibt in kurzen Worten der atemlos lauſchenden Beſatzung das Ergebnis ſeiner Beobachtungen bekannt: „Zickzackt, der Burſche! Alſo Engländer. Schlechtes Gewiſſen natürlich!"

Er ſetzt das Boot zum Angriff an, ſucht zu dem zickzackenden Dampfer in günſtige Poſition zu kommen, gibt ſeine Befehle an Maſchine und Ruder und beobachtet fortgeſetzt den fern dahinſteuernden Engländer. Stundenlang geht die Verfolgung, das Boot kommt nicht zum Angriff, die Rauchfahne ſchwindet mehr und mehr, ſchließlich iſt nur noch eine Trübung der Rimm an der Stelle zu ſehen, wo zuletzt die Maſten des Dampfers eben noch wie feine Nadelſpitzen über der See aufragten.

Die Jagd war vergebens.

„Schade", meint der Kommandant, „daß wir die ſchöne Abendſonne nicht an Deck genießen können."

Er gehört zu den Seeleuten, die trotz Dienſt, Krieg und Verfolgung ein den Schönheiten der Natur aufgeſchloſſenes Herz bewahrten, einen Sinn, dem die See mehr zu ſagen hat als anderen, die ſtumpf und unbeteiligt den ſchönſten Sonnenaufgang achtlos erleben, und denen die aufgewühlte See bei Windſtärke 9/10 nur Anlaß zum Schimpfen auf das ſchwere Arbeiten des Bootes, auf überkommende Brecher und alles überſchwemmende Näſſe gibt.

Er dreht das Sehrohr, langſam, gewohnheitsmäßig:

„Einen kleinen Rundblick will ich noch nehmen, dann können wir wieder auftauchen."

Plötzlich hält er in der Bewegung inne — da iſt doch etwas über der Kimm? Ein dunkler Fleck — iſt da nicht ein merkwürdiger dunkler Fleck? Schnell ſtellt der Offizier die ſtärkſte Vergrößerung ein, legt die Augen gegen die Gummimuſcheln und ſchiebt die weiße Mütze mit unwilligem Ruck ganz aus der Stirn: eine viereckige, eigenartige Rauchwolke mit einem blitzenden Punkt darin ſteht im Fadenkreuz des Sehrohrs. Das Sehrohr iſt nur ganz wenig ausgefahren, er kann nicht genau ausmachen, was dieſe futuriſtiſch anmutende Rauchwolke bedeutet:

„Weiter raus mit dem Sehrohr!"

Und kurz danach: „Ein!"

Ganz heiß iſt dem jungen Kommandanten geworden, denn was er dort, ſelbſt mit dem Periſkop im Schein der Abendſonne ſtehend, ausmachte — drüben, weit auf der klar beleuchteten graugrünen Fläche der See, das war — bei Gott und allen kleinen Fiſchen! — das war, nein, das iſt — ein Kriegsſchiff! Ein engliſches Kriegsſchiff, und ein großes, ein Flugzeugträger dazu! Ein einziges gutes und kerniges Soldatenwort entfährt dem Kommandanten — verwundert ſieht der WO. ihn an, fragend, erſtaunt — da kommt ſchon die Erklärung:

„Ein, hm, ein anderes Schiff, mein Lieber!"

Und weiter beobachtet der Kommandant, vorſichtig abſchätzend, das Periſkop drehend, Ausſchau haltend nach dem, was dieſer Flugzeugträger ſicherlich zur Bedeckung, zum Schutz gegen die „U-Boot-Peſt" bei ſich führt. Da ſind ſie ſchon: Zerſtörer, eins zwei drei — jedenfalls Zerſtörer. Dazu in der Luft zwei Flugzeuge. Natürlich: ein Flugzeugträger wird in dieſem U-Boot-gefährdeten Gebiet ein paar ſeiner Küken beſtimmt zur Aufklärung gegen U-Boote losgeſchickt haben, noch dazu bei dieſem ruhigen Wetter, wo man ein getaucht fahrendes U-Boot wohl bis zu 25/30 Meter vom Flugzeug aus entdecken kann.

Blitzſchnell ſind die Überlegungen des Kommandanten. Hier iſt die Gelegenheit, hier iſt ein Ziel, wie es ſich jeder U-Boots-Mann glühend wünſcht. Ein Kriegsſchiff, ein engliſches Kriegsſchiff! Er ſieht die Seiten des Weyer, des Taſchenbuchs der Kriegsflotten, vor ſich — wie oft hat er ſie nicht ſtudiert, wie oft nicht gehofft, eines der Schiffe hier draußen oder irgendwo in den Gewäſſern um England zu treffen, und hier läuft eines der größten, ſtärkſten und teuerſten vor ihm auf der graugrünen See! Fünf davon hat der Brite, jedenfalls nur fünf, die tatſächlich vollwertige, große Flugzeugträger ſind. Davon — oh, er kennt den Flottenverteilungsplan genau! — nur drei in der „Home Fleet", der Heimatflotte. Wenn er einen von dieſen erledigen könnte — nicht auszudenken! Bruchteile von Sekunden wirbeln dieſe Gedanken

dem Kommandanten durch den Kopf, dann formt sich in seinem Hirn ein Satz, oft gehört, dazu ein Wort, ein einziges Wort, wie es der große Reitergeneral des Großen Königs zu rufen pflegte, ehe staubbedeckte Schwadronen und Regimenter rasselnd und polternd in den Feind brachen: Seydlitz, dessen Wahlspruch der Schlachtkreuzer trug! Den Feind schädigen, wo irgend man kann und: drauf!

Ganz ruhig klingt die Stimme des Kommandanten jetzt, und die Augen seiner Männer leuchten auf, als sie hören, was er klar und deutlich herunterfagt:

„Angriff auf englisches Kriegsschiff unter vollem Einsatz des Bootes!"

Unter vollem Einsatz des Bootes — jeder versteht das, jeder weiß, jetzt gilt es, jetzt kommt es nur darauf an, den Gegner niederzuringen, was mit dem U-Boot wird, ist zunächst gleichgültig.

„Torpedo klar!"

Hin und her saust der WO., der es sich hier nicht nehmen lassen will, höchst persönlich auf den Knopf zu drücken, wenn sein Torpedo das Ausstoßrohr verlassen soll, und der andererseits nicht einen Augenblick vom Sehrohr wegmöchte, durch das er immerhin hier und da einen Blick auf den Flugzeugträger tun kann. Die Einstellungen am Torpedo sind bald gemacht, tiefe Ruhe herrscht im ganzen Boot.

Und so beginnt die Jagd.

Am vorderen Tiefenruder preßt der Gefechtsrudergänger die Lippen zu einem schmalen Strich zusammen: an ihm soll es nicht liegen, niemals kommt es so auf genaues Tiefensteuern an wie beim Angriff. Jeden Augenblick kann der Kommandant das Losmachen des Torpedos befehlen, und dann gilt es, im Augenblick des Abschusses genau wagerecht zu liegen mit dem Boot und das Aufwärtsrucken des Bootskörpers durch schnellstes Gegenlegen abzufangen, sonst durchbricht das Boot womöglich die Oberfläche und wird von den Begleitzerstörern gerammt oder mit Wasserbomben erledigt.

Unerträglich wird die Spannung.

Lauernd stehen die Männer, ein wenig vorgeneigt die meisten, als ob sie so die Befehle ihres Kommandanten besser verstehen, schneller ausführen könnten.

Nichts erfolgt.

„Der Kerl zickzackt auf uns zu", gibt halblaut der Kommandant, fast ist es, als spräche er leiser als sonst, als wollte er verhindern, daß der Engländer oben seine Worte hört.

Bei den Ausstoßrohren werden die vorderen Mündungsklappen aufgemacht.

„Zack! Läuft wieder ab, der Vogel!" berichtet der Kommandant.

Sie machen die Mündungsklappe wieder dicht.

Der Torpedomaat murmelt verbissen vor sich hin:

„Mein Gott, nu sin wir fein in Braß!"

Die Augen der nahe dem Kommandanten auf Station stehenden Männer hängen an seinen Lippen, da —:

„Jackt wieder auf uns zu!"

Wie eine Erlösung wirkt der kurze Satz.

Wieder öffnen sich die Mündungsklappen. Oben steht der Kommandant, er ist allein, nur er kann entscheiden, niemand kann ihn beraten, er setzt das Boot ein, er weiß es, die braven Männer, das gute Boot, von ihm hängt der Erfolg ab, von ihm und dem Glück, das jeder Seemann nun einmal haben muß. Soll er jetzt losmachen? Das Sehrohr kann der Engländer bestimmt nicht sehen, gegen die Sonne und nur wenig herausgesteckt. Sorgsam sieht er noch einmal durchs Okular.

Ein Zerstörer läuft vor ihm vorbei, Schrauben mahlen, schäumendes Kielwasser glitzert, aufgewühlt von der hohen Fahrt, wie eine schnurgerade Leuchtspur auf der See: jetzt oder nie, fährt es dem Kommandanten durch den Kopf. Ruhig, fast leise, gibt er den entscheidenden Befehl:

„Rohr los!"

Ein Ruck geht durchs Boot, der Torpedo hat das Ausstoßrohr verlassen und frißt sich unter Wasser seine Bahn zum Gegner.

„Sehrohr ein!"

Sie tauchen. Hart nach unten legt der Gefechtsrudergänger am vorderen Tiefenruder das Tiefenruder, die Männer, die gefechtsfrei sind, eilen in die vorderen Räume, das Tiefertauchen des Bootes durch ihr Gewicht beschleunigend.

Lautlose Spannung — gleich muß die Detonation da sein, wenn der Torpedo saß — aufgeregt sehen sie nach den Uhren, zählen die Sekunden, messen im Geist die Entfernung zum Gegner — er wird doch nicht versagt haben, der gute Aal? Sollte der Kommandant sich verschätzt haben mit der Fahrt des Gegners, dem Abstand, all den vielen Größen, die beim Schuß zu berücksichtigen, richtig einzustellen und zu verwerten sind?

Sie warten, lauern und sorgen sich mit Gesichtern, die von der ungeheuren Spannung fast verzerrt erscheinen — warten — warten.

Da — ein Knacken, nochmals ein Knacken, viele kleinere Detonationen — kein Zweifel mehr: der Torpedo hat getroffen!

Jubelnde Freude auf allen Mienen, Stolz auf das Boot, den Kommandanten, auf jeden Kameraden, der zum Gelingen beitrug — getroffen, tatsächlich getroffen! Am liebsten würden sie schreien, rufen — aber da ist schon der Feind!

Sie werden ganz still im Boot, horchen, zählen die Sekunden und lauschen angestrengt auf die surrenden Zerstörerschrauben, auf die Hagelschauer der

Detonationen der feindlichen Waſſerbomben, die oben von den Begleitzerſtörern in verſchwenderiſcher Weiſe geworfen werden.

Tiefer geht das Boot hinunter, immer noch poltert, dröhnt und kracht es ringsum — wild brummen die Zerſtörerſchrauben, im Zickzack haſten ſie anſcheinend über der Tauchſtelle, werfen ihre Bomben und jagen umher.

„Der muß geſeſſen haben!“ lacht einer heraus, und das ganze Boot freut ſich, daß der Kommandant dazu nickt:

„Natürlich hat er geſeſſen — der iſt erledigt!“

Wieder dröhnen die rollenden Donner engliſcher Waſſerbomben gegen Bordwand und Außenhaut, das ganze Boot zittert und ruckt, polternd fallen die Kaffeetaſſen des unangerührten Abendbrotes von der Back, dem kleinen Tiſch in der Meſſe. Ein wahres Trommelfeuer von Waſſerbomben laſſen die Zerſtörer da oben los; es iſt, als ob ſie ihre geſamte Munition ſerienweiſe verfeuerten.

In den Ecken ſitzen die Männer auf ihren Stationen. Ruhig ſieht der Kommandant den Leitenden Ingenieur an. Er, der Führer des Bootes, hat getan, was er konnte, geſchoſſen, getroffen und das Boot ſicher auf Tiefe gebracht, nun iſt ſein Werk getan, nun iſt der Ingenieuroffizier derjenige, der „dran“ iſt. Ruhig laufen die Maſchinen, das Singen der Motoren, das Mahlen der Schrauben muß gedämpft werden durch geringere Fahrt, ſonſt hört der Gegner, wo das Boot ſteckt, verfolgt es und bewirft es von neuem mit ſeinen Bombenſerien.

Ganz ſtill iſt es nun im Boot, alle horchen auf die ſich entfernenden Schraubengeräuſche der engliſchen Zerſtörer. Werden ſie wiederkommen?

Verſtohlen ſieht der eine oder andere auf die Uhr: wenn es doch bloß dunkel wäre, Nacht, dann müſſen die Zerſtörer ja die Spur verlieren — wie unendlich langſam doch die Sekundenzeiger vorrücken!

Unbeweglich ſtehen die Rudergänger und Tiefenſteuerpoſten an ihren Stellen, ein wenig breitbeinig, die Lippen zuſammengepreßt, die Augen auf den Zeigern der Manometer. Da — da ſind ſie wieder! Die verdammten Burſchen, dieſe Zerſtörer! Wieder kracht eine Serie hinunter, bald höher, bald tiefer grollen die Detonationen, aber — ſie entfernen ſich, Gott ſei Dank, ſie entfernen ſich! Ganz ruhig iſt die Beſatzung — ſie waren Sieger im Kampf gegen den Flugzeugträger, ſie werden auch Sieger im Kampf mit den Zerſtörern ſein!

Gegen 20 Uhr ſank der Flugzeugträger, und ſchon geht die Jagd über Stunden und Stunden.

Jetzt verſtummen die Geräuſche der Waſſerbomben, nur leiſe rollend, wie ferner Donner, grollt es noch ein wenig, dann tiefe Stille. Sie ſind entwiſcht! Sie atmen auf, auch das hohe Singen der ſchnellaufenden Zerſtörerpropeller hat aufgehört.

„Sie kriegen uns nicht mehr!" wagt einer zu bemerken.

„Immerhin", stellt der WO. fest, „ich habe 97 Wasserbomben gezählt!"

Der Funkmaat vom Horchgerät nickt mit dem Kopf:

„Jawoll, Herr Oberleutnant, aber wir haben am Gerät noch weit mehr festgestellt, war ja ganz groß, was die da oben gekleckert haben!"

Die Gefahr ist vorüber, sie laufen wieder höhere Fahrt, und als lange nach Mitternacht wieder langsam mahlende Schraubengeräusche vernommen werden, tauchen sie auf und stellen einen ungefährlichen Dampfer fest.

„Großartig!" lacht der LI. „Der verdeckt unsere Schraubengeräusche!" —

24 Stunden später gibt der FdU. durch Funkspruch dem Boot bekannt, daß der Kommandant das EK. I und die gesamte Besatzung das EK. II erhalten hat.

Die Tat von Scapa Flow

„... nach Meldung des deutschen U-Boots-Kommandanten fanden die Torpedierungen des Schlachtschiffes ‚Royal Oak' und des Schlachtkreuzers ‚Repulse' in der Bucht von Scapa Flow statt ..."
Wehrmachtbericht vom 17. 10. 1939

Sie laufen durch die letzte Enge, haben die Sperre hinter sich, die verdammte Sperre, und sie haben vor sich die weite, von kahlen Hügeln umgrenzte Bucht von Scapa Flow.

Kapitänleutnant Prien und seine Männer von „U ...".

Unglaublich, daß sie es geschafft haben. Erst die ungeheuer schwierigen Stromverhältnisse hier oben bei den Felseninseln, die knifflige Einfahrt, die Sperre —. Oberleutnant z. S. Emsmann mit seinen tapferen Männern lief beim Versuch, nach Scapa Flow zu gelangen, am 18. Oktober 1918 mit „UB 116" in ein englisches Minenfeld.

Scapa Flow: hier in dieser Bucht versenkte der Admiral des deutschen Internierungsverbandes, v. Reuter, die Schiffe der Skagerrakflotte. Geschichte wittert um diesen Ort. Der Kommandant muß daran denken, als er den ersten Rundblick nimmt.

Im Norden merkwürdig gezackte Schatten auf der Flut, Schatten mit Dreibeinmasten, mit Stengen und Rahen, englische Schlachtschiffe? Da sind sie, in der Konservenbox der britischen Home Fleet —, wer ist es nur?

Der Kapitänleutnant strengt die Augen an: der nördlicher liegende hat zwei Schornsteine, das muß „Repulse" sein, der Schlachtkreuzer, umgebaut und besonders gegen Torpedoschuß gesichert — wie die Engländer kühn behaupten; der andere, ein wenig südlicher vor Anker liegende ist „Royal Oak", ein Schornstein, ein wenig gedrungenere Formen, nicht ganz so schlank wie der ehemalige Schlachtkreuzer. Auch zweimal umgebaut nach dem Kriege, der alte Recke. Der Kapitänleutnant führt seinen Angriff, macht seine Torpedos los und dreht, klar zum Auslaufen, der einen Einfahrt zu.

Ob die Torpedos treffen? Wenn sie nun sämtlich fehlgegangen wären, wenn sie Kreisläufer, Grundgänger, wer weiß was sonst würden? Nicht auszudenken! Unmöglich bei der Sorgfalt, mit der der Torpedomaat und der Torpedooffizier die treuen Aale stets umhegten, nein — nicht daran denken, nur nicht daran denken!

Raus müssen sie hier, so schnell und sicher wie möglich raus! Sie wollen nicht in englische Gefangenschaft geraten, sie haben noch viel vor mit dem Boot! Ein gutes Boot und eine großartige Besatzung, eine jener Soldatenkameradschaften, wie sie die U-Waffe zwangsläufig erzieht und festigt.

Rauschend zieht das U-Boot auf Ablaufkurs dahin. Da rollt ein Donnergrollen über die Flut. Der Kommandant sieht sich um: eine Riesenwassersäule steht plötzlich wie eine wehende weiße, schaumgeborene Standarte neben dem am weitesten nördlich liegenden Schlachtkreuzer, dann bricht Feuerschein aus der Säule.

Wenige Sekunden danach wieder ein Krach, und dann steigen bei dem südlicher liegenden Großkampfschiff Feuersäulen hoch, vier, immer mehr, ein schauerlich schönes Feuerwerk prasselt und rollt. Blau, violett, orangefarben, grün, gelb, blutrot, wie Nordlicht geistert es in flammenden Strahlen, da ist überhaupt keine Wassersäule mehr zu sehen, nur fressendes, gierig leckendes, loderndes Feuer. Schiffsteile wirbeln durch die Luft, Brückennocken, Niedergänge, Decksaufbauten.

Wie bei „Queen Mary", denkt der Kapitänleutnant, man sollte es nicht für möglich halten, was für eine Gewalt so ein ordentlicher Torpedo hat, der spielt mit Stahlbrocken Fangball, der schleudert Turmdecken wie Ballonmützen in die Luft, schmeißt Rohre und Masten durcheinander und biegt Decksplanken mit schmiedeheißer Faust wie Kuchenbleche.

Noch einmal muß der U-Bootkommandant hinsehen. Was er jetzt beobachtet, verschlägt ihm fast den Atem — das Schiff mit den zwei Schornsteinen, „Repulse", liegt mit dem Bug tief im Wasser, ist schwer getroffen. Da das näherliegende Schlachtschiff es teilweise überdeckte, hatte der Torpedo nur auf seinen frei sichtbaren Teil abgeschossen werden können.

Von dem Einschornsteinschiff oben ist überhaupt nichts mehr zu sehen als eine große Qualmwolke, die sich über der Untergangsstelle des unglücklichen Schiffes wie eine breite schwere Trauerfahne bewegt und langsam leewärts davonzuziehen beginnt.

In der unendlichen Bucht werden Morsezeichen sichtbar, Klapplaternen blinken von allen Seiten, Scheinwerfer suchen und huschen über gespensterhaft scheinende Schatten zu Anker liegender Schiffe, streifen die Steinhänge der Uferfelsen, bleiben haften auf dem schwer getroffenen Schlachtkreuzer und suchen weiter, suchen nach dem Feind, der unglaublicherweise hier tollkühn eindrang, und dem nun die Bewacher, Zerstörer, Drifter und Motorboote mit Wasserbomben zu Leibe gehen wollen.

Der Kapitänleutnant lauscht in die Nacht hinaus, ein aufgerührter Hexenkessel ist jetzt die Bucht, der Hauptliegehafen der englischen Schlachtschiffe. Ferne Detonationen dröhnen.

„Wasserbomben", erklärt der Kommandant, „die glauben, wir seien noch drin! Na, laß sie man!"

Sie laufen mit großer Fahrt hinaus aus der Enge, steuern an messerscharfen Riffen vorbei, die schon einmal einem deutschen U-Boot im Großen Kriege zum Verhängnis wurden, sie sprechen nichts, jeder tut seinen Handgriff, jeder hat alle Sinne nur bei dem, was der Dienst und seine Stellung an Bord ihm befehlen. Schweiß rinnt in Strömen von heißen Gesichtern, hier und da wischt eine ölgetränkte Hand schnell über die tropfende Stirn, zieht eine Faust mit kurzem Ruck die Seemannshose hoch, blickt ein Augenpaar verstohlen zum Kommandanten, der ruhig und sicher sein Boot durch all die Fährnisse und Schrecken einer feindlichen, mit Sperren und Minen gespickten engen Einfahrt steuern läßt.

Hier sind auch sie einst gefahren, die alten Recken der Drachenboote der Orkadenjarle, der Seefürsten der Wikinger- und Seegermanenzeit, hier stampften ihre buntbesegelten Kielboote, schossen durch den Pentland Firth, segelten mit angeholter Schot an den Pentland Skerries vorbei oder steuerten, von den Shetland-Inseln kommend, die niedrigen Höhenzüge von Mainland, Stromneß, Hoy und Ronaldsay an, schwangen die schweren Riemen und preßten ihre Kriegsboote durch Burra-, Hoy- und Hoxa-Sund. Ein Flottenstützpunkt waren die Orkneys, Ausgangshafen für die Raubzüge hinüber nach dem schottischen Festland, zu den Klöstern und Kirchen auf den Hebriden, auf Skye und dem reichen grünen Irland. —

Der Kapitänleutnant sieht auf die Uhr und gibt durch das Sprechrohr allen Stellen des Bootes bekannt: „Wir haben ein Schlachtschiff versenkt, ein Schlachtschiff schwer beschädigt und — wir sind durch!"

Die Verſenkung der »Rawalpindi«

„... Deutſche Seeſtreitkräfte unter Führung von Vizeadmiral Marſchall haben beim Paſſieren der nordatlantiſchen Gewäſſer den Seeraum zwiſchen Färöer und Grönland aufgeklärt. Hierbei ſtellten ſie in der Nähe von Island den britiſchen Hilfskreuzer ‚Rawalpindi', der nach kurzem Gefecht vernichtet wurde. Es gelang trotz ſofort einſetzender Rettungsmaßnahmen nur, 26 Mann der Beſatzung des Hilfskreuzers zu bergen."

Wehrmachtbericht vom 28. 11. 1939

Deutſche Seeſtreitkräfte im Nordatlantik! Das hat ſich der Brite nicht träumen laſſen.

Es iſt ſpät nachmittags. Wir ſtehen ſüdöſtlich vor Island. Die Sonne beginnt eben hinter den Wolken am Horizont niederzugehen. Soll auch dieſer Tag enden, ohne daß er uns den erwarteten Erfolg bringt?

Da ... Signal: „Großer Dampfer in Sicht!" Der Admiral gibt Befehl: „Dampfer ſtoppen!" Plötzlich dreht der Brite vor uns ab und entſchwindet langſam unſeren Blicken. Wir verfolgen mit äußerſter Kraft den Gegner, der augenſcheinlich zu entkommen ſucht. Hofft er, mit ſeinen ſchnellen Maſchinen in der Dämmerung ſich der Vernichtung entziehen zu können?

Der Kommandant unſeres Schiffes ſteigert ebenfalls die Geſchwindigkeit: Wir jagen hinter ihm her. Bald kommt der Gegner auch für uns in Sicht. Alarmm! Im Augenblick iſt unſer Schiff kampfbereit. Der Kommandant begibt ſich in den Kommandoſtand. Scharf zeichnen ſich die Konturen des feindlichen Schiffes, das als Hilfskreuzer erkannt wurde, gegen den hellen Horizont ab. Ein mächtiger Feuerſtoß löſt ſich von unſerem Kriegsſchiff, eine dicke Rauchwolke folgt: Es ſetzt einen Warnungsſchuß vor den Bug des Fremden. Der Dampfer flieht weiter. Er muß alſo ein ſchlechtes Gewiſſen haben. Die erſte ſcharfe Salve folgt. Was iſt das? Auch drüben blitzt heller Feuerſchein auf. Der Dampfer erwidert unſer Feuer. Will er uns etwa aufhalten, bis Hilfe gekommen iſt? ...

Plötzlich ein gewaltiger Krach auf unſerem Schiff. Der Kommandoſtand zittert. Haben wir ſelbſt einen Treffer erhalten? Nein — unſer Schiff hat nur ſeine Artillerie ſprechen laſſen. Dann folgt Salve auf Salve. Nach wenigen Minuten ſchon ſind beim Gegner Treffer auszumachen. Aber er wehrt ſich noch immer. Mittſchiffs pfeift es über die Köpfe der Bedienungsmannſchaften unſerer Flakartillerie hinweg. Mehrere hundert Meter hinter uns ſchlagen die

15-Zentimeter-Granaten des Gegners ins Wasser. Hohe Fontänen steigen gen Himmel. Jetzt noch ein paar Salven von uns. Eine Detonation auf dem feindlichen Schiff. Es brennt achtern und mittschiffs ... und stellt das Feuer ein.

Auch wir lassen die Geschütze verstummen. Dicker Pulverdampf zieht in Schwaden um unser Schiff. Wir treten auf die Kommandobrücke und beobachten mit unseren Gläsern: Mit einem Hilfskreuzer hatten wir es zu tun! Alle Wetter, ist der schwer bestückt! Mindestens acht Geschütze der mittleren Artillerie, dazu noch Flak.

Eine gewaltige schwarze Rauchwolke steht über dem brennenden Schiff. Plötzlich zuckt es aus ihm grell hervor. Ein Krachen und Prasseln dröhnt bis zu uns herüber. Die Munition hat Feuer gefangen! Explosion folgt auf Explosion. Im Augenblick ist der Himmel wie mit silbernen Sternen übersät: Die Leuchtspurmunition der Flak ist in die Luft geflogen! Ein zäher Bursche. Eine Stunde lang währen die Detonationen, das ganze Schiff ist eine Flammenglut, aber noch immer schwimmt es.

Im Verlauf des Gefechtes ist es Nacht geworden. Auf See leuchtet Lichtschein auf. Morselampen blinken: S... O... S... Schiffbrüchige Gegner! Jede Minute ist kostbar. Der Admiral befiehlt, die Schiffbrüchigen aufzunehmen. „Beide Maschinen stopp!" Die Bootsmanngruppe eilt auf die Schanze. Da, in etwa 300 Meter ein Boot! Mit der Kraft der Verzweiflung rudern seine Insassen gegen die schwere See an, die sie immer wieder zurückwirft. Endlich kommen sie längsseits. Sie sind vollkommen erschöpft und müssen förmlich aus dem Wasser gezogen werden. Es ist ein grausiges Bild, dieser Kampf auf Leben und Tod in der finsteren Sturmnacht. Verzweifelt klammern sich die englischen Seeleute an die hilfreich zugeworfenen Leinen und herabgelassenen Seefallreeps, immer in Gefahr, von den wild auf- und niedergewuchteten Booten zerschmettert zu werden. Endlich sind alle geborgen.

Insgesamt konnten von der 350 Mann starken Besatzung unseres Gegners nur 26 übernommen werden. Dunkelheit und stürmische See ließen weitere Bergungsversuche nicht zu.

Später besuchen wir die Gefangenen. Sie sind „very glad", gerettet zu sein. Einer aber sagt: „Warum nehmt ihr uns erst mit, wenn ihr uns doch erschießen wollt?" Es ist ein großer, blonder Junge aus Schottland. Wir beruhigen den Schotten. Dankbar nimmt er die von uns angebotenen Zigaretten an, wollene Decken, trockene Kleider, einen anständigen Schlag warmes Essen.

Inzwischen haben wir erfahren, mit wem wir es zu tun gehabt haben: Es handelt sich um den 16 700 Tonnen großen, zum Hilfskreuzer umgebauten, schwer bewaffneten Ostasiendampfer „Rawalpindi" aus Glasgow. Sein Untergang bedeutet einen schweren Verlust für die britische Marine. Wir fahren weiter, noch lange verfolgt vom Feuerschein des brennenden Schiffes.

Die Rückkehr der »Bremen«

Das Flaggschiff des Norddeutschen Lloyd, der 51 600-Tonnen-Schnelldampfer „Bremen", traf am 12. Dezember 1939 nach zweimaliger Durchbrechung der britischen Blockade wieder in seinem Heimathafen ein. Das Schiff war am 22. August mit 1700 Passagieren an Bord nach New York ausgelaufen, wo es Ende des Monats eintraf. Angesichts der drohenden Kriegsgefahr sollte sofort die Rückreise angetreten werden. Diese Absicht wurde jedoch von den New-Yorker Hafenbehörden unter dem Vorwand einer Durchsuchung auf Waffen 36 Stunden lang hinausgezögert, um das stolze deutsche Schiff den Engländern in die Hände zu spielen.

Trotz der überaus ungünstigen Vorbedingungen für eine erfolgreiche Rückkehr in die Heimat wagte Kapitän Ahrens mit seiner tapferen Besatzung den Durchbruch durch die englischen Sperrlinien. Er vertraute dabei auf die Schnelligkeit seines bewährten Schiffes und auf die für dieses Wagnis besonders günstigen Wetterverhältnisse. So konnten alle Verfolger abgeschüttelt und schließlich der Versuch gemacht werden, dem aus der Heimat gekommenen Befehl zu folgen und einen neutralen Hafen anzulaufen. Auf besonders gewählten Wegen gelang es dann nach siebentägiger Fahrt, den nordrussischen Hafen Murmansk zu erreichen. Wie der nach seiner erfolgreichen Rückkehr zum Kommodore ernannte Kapitän Ahrens und weitere Fahrtteilnehmer berichteten, begegneten der „Bremen" bei diesem Durchbruch keine feindlichen Schiffe. Es wurde aber auch alles getan, um einer solchen Begegnung aus dem Wege zu gehen. So erhielt das Schiff innerhalb weniger Stunden einen grauen Schutzanstrich. Auch für den Ernstfall waren alle Vorbereitungen getroffen, so daß das Schiff in diesem Fall in kurzer Zeit zerstört und versenkt werden konnte.

Ein Vierteljahr dauerte die Liegezeit im neutralen Hafen Murmansk, bis sich die langerwartete Gelegenheit ergab, den Durchbruch in die Heimat zu wagen. Unbemerkt erreichte die „Bremen" ein Gebiet, wo sie von deutschen Fliegern aufgenommen wurde, die sie von dort an begleiteten und sicherten. Der Versuch eines englischen U-Bootes, die „Bremen" anzugreifen, scheiterte an der Schnelligkeit des Schiffes und an der Wachsamkeit eines begleitenden Flugbootes, das das feindliche U-Boot tief unter Wasser drückte.

Kommodore Ahrens berichtete nach der Rückkehr in seemännischer Kürze über die abenteuerliche Fahrt.

„Ich kann wohl ein Schiff über See bringen", sagte er, „das haben die Engländer ja gemerkt, ich kann aber nicht viele Worte machen. Ich bin nur ein Seemann und werde auch niemals etwas anderes sein. Wir freuen uns jedenfalls alle, daß die ‚Bremen' in Sicherheit ist, um so mehr, als viele schwere Sorgen und Überlegungen mit dieser Fahrt verbunden gewesen sind. Die Verantwortung, die auf uns lag, war ja schon deshalb so groß, weil die ‚Bremen' als Flaggschiff des Norddeutschen Lloyd immer eine besondere Aufmerksamkeit in der Welt erregt hatte. Es gelang uns aber dank der vorzüglichen Besatzung, die ich an Bord hatte, die mit mir durch dick und dünn ging, und die genau wußte, worum es ging. Niemand von der ‚Bremen' wird diese Fahrt je vergessen. Mit einem vollständig verdunkelten Schiff brausten wir mit 52 Kilometer Geschwindigkeit durch die englischen Sperrketten, sahen sogar die Engländer — sie aber uns nicht!"

Im weiteren Verlauf seiner Schilderung erwähnte Kommodore Ahrens die Verzögerung bei der Ausfahrt in New York. Diese Verzögerung sei allerdings insofern recht und gut gewesen, als die „Bremen" nunmehr fast gleichzeitig mit drei anderen Schiffen, darunter der englische Dampfer „California", aus dem Hafen fuhr.

„Diesen Schiffen konnte ich ja nun zeigen, daß ich offenbar nach den Azoren fahren wollte. Ich steuerte mit hellster Beleuchtung davon — später allerdings war die ‚Bremen' mit einem Schlage dunkel und verschwand."

Kommodore Ahrens erklärte, daß zwei englische Kreuzer, die „Berkshire" und ein anderer Kreuzer, von Halifax und den Bermudas ausliefen, um die Jagd nach der „Bremen" aufzunehmen. Gleich zu Beginn der Reise gelang es jedoch, die Verfolger abzuschütteln. In besonders herzlichen Worten rühmte Kommodore Ahrens die Gastfreundschaft, die die Besatzung der „Bremen" in dem neutralen Hafen gefunden hat, den sie zunächst anlief, in Murmansk. Von hier wurden 850 Mann der Besatzung nach Deutschland geschickt, während nur 124 Mann an Bord blieben. „Ich hatte meinen Leuten schon gesagt, daß das Schiff verholen und eine andere Bucht aufsuchen müsse. Aber diese Bucht liege in Deutschland. Macht ihr alle mit? Ich sage Ihnen — die Kerls haben gebrüllt vor Freude. Sie haben aufgepaßt wie die Schießhunde. Sie haben Tag und Nacht kein Auge zumachen dürfen. Dieser Besatzung haben wir es zu verdanken, daß die Fahrt glücklich gelang — nicht zuletzt aber auch mit Hilfe unserer Wehrmacht. Also hieß es: Alle Pferde aus dem Stall. Mit 120 000 PS los!"

Über die Abwehr des Angriffsversuchs eines englischen U-Boots auf die „Bremen" berichtete einer der Offiziere bei der Rückkehr in Bremen:

„Es war am frühen Vormittag bei klarem, sichtigem Wetter und ruhiger See. Kommodore Ahrens selbst war auf der Brücke und mit ihm die Mehr-

zahl der Offiziere. An Backbord und Steuerbord, auf dem Vorschiff und dem Achterdeck waren Offizierswachen, die die See beobachteten. Der untere und obere Ausguck waren wie stets auf dieser Fahrt besetzt. Deutsche Flugboote geleiteten die ‚Bremen'. Sie brausten an Backbord und Steuerbord vorüber und klärten weithin auf. Auf Meilen hinaus suchten sie das Wasser auf Gefahren ab, die der ‚Bremen' drohen könnten. Auch von der Brücke und vom oberen Ausguck aus beobachteten wir scharf das Meer, denn wir wußten, daß die Engländer versuchen würden, die ‚Bremen' noch zu guter Letzt abzufangen. In der Funkkabine saß der wachhabende Offizier mit den Hörern am Ohr — höchste Wachsamkeit auf dem ganzen Schiff.

Plötzlich erkannte man auf der Brücke ein Signal, das eines der Flugboote gab:

‚Achtung! U-Boot-Gefahr!' Sogleich gingen die notwendigen Befehle hinaus:

‚Maschinen äußerste Kraft voraus, Rekorddüsen einsetzen, Zickzackkurs, Alarm!' Im selben Augenblick kam aus der Funkkabine die Mitteilung zur Brücke: ‚Flugboot funkt: Englisches U-Boot in Sicht!' Die ‚Bremen' hatte schon Zickzackkurs aufgenommen. Das mächtige Schiff wendete nach Steuerbord, dann wieder nach Backbord und wieder nach Steuerbord hinüber. Die Alarmsirenen riefen alle Mann an Deck und an die Rettungsboote. Nur im Maschinenraum arbeitete die Maschinenwache so, als hätte kein Alarm stattgefunden. Mit den Gläsern suchten wir die Stelle, wo das Periskop des englischen U-Bootes aus dem Wasser ragte. Mit höchster Geschwindigkeit stürzte sich eines der deutschen Flugboote auf den englischen Angreifer. Es vergingen einige Minuten größter Spannung für alle an Bord. Aber ehe noch das Flugzeug zu einem direkten Angriff übergehen konnte, tauchte das U-Boot bereits. Offenbar hatte der Kommandant des englischen U-Bootes schon beim Herannahen des deutschen Flugbootes Befehl gegeben, auf Tiefe zu gehen. Das Periskop tauchte unter Wasser, und das U-Boot fuhr mit unbekanntem Kurs ab. Der Engländer war nicht dazu gekommen, seinen Auflauf auf die ‚Bremen' durchzuführen. Er war von dem deutschen Flugzeug tief unter Wasser gezwungen worden. Noch blieb höchste Alarmstufe bestehen. Auch das deutsche Flugzeug blieb am Feind und kreiste unablässig über der Stelle, wo das Periskop des U-Bootes im Wasser verschwunden war. Schließlich kam dann von dem Flugzeugführer das Signal: ‚Angriff nicht mehr zu befürchten.' Von der Brücke der ‚Bremen' wurde der Befehl gegeben: ‚Alle Mann an die Arbeitsplätze! Normalkraft voraus!' Die Gefahr war vorüber."

Die abenteuerliche Fahrt des Dampfers »Erlangen«

Wie ein deutscher Dampfer den Engländern ein Schnippchen schlug und auf abenteuerliche Weise schließlich in einen neutralen südamerikanischen Hafen gelangte, zeigt der folgende Bericht des Kapitäns des Dampfers „Erlangen" des Norddeutschen Lloyd.

Der Dampfer „Erlangen" hatte Ende August in dem Hafen von Dunedin (Neuseeland) seine Ladung gelöscht und wollte einen australischen Hafen zur Ergänzung seines Kohlenvorrats anlaufen. Unterwegs erhielt er Nachricht von der drohenden Kriegsgefahr. Daraufhin beschloß Kapitän Grams, sofort die Hauptdampferlinie zu meiden. Es gelang ihm, einen großen Haken zu schlagen und ohne Lichter schließlich eine unbewohnte Insel zu finden. Da er nur noch einen geringen Kohlenvorrat an Bord hatte, war es völlig unmöglich, damit einen neutralen Hafen zu erreichen. An Hand des Segelhandbuches wurde ein günstiger Ankerplatz in einer Bucht ausgemacht. Nachdem durch dauerndes Loten die Wassertiefe festgestellt war, lief das Schiff eines Nachmittags ein. Die Bucht lag so, daß sie von See her nicht einzusehen war. Damit war das Schiff zunächst einmal gesichert. Aber wie nun weiter? Zunächst wurde nach dem Segelhandbuch eine Seekarte angefertigt. Die Besatzung fand außerdem ein Proviantdepot für Schiffbrüchige.

Am nächsten Tage entschloß sich Kapitän Grams, zur Kohleersparnis für den Bordbedarf, für Heizung, Kühlmaschine und Küche die nötige Holzmenge zu schlagen, zu zerkleinern und an Bord zu bringen. Der erste Ingenieur stellte bei dieser Gelegenheit fest, daß das Holz einen guten Heizwert hatte und etwa den dritten Teil einer Tonne Kohle wert war. Und so wurde der Entschluß gefaßt, die fehlende Kohle durch Holz zu ersetzen, die Kessel mit Holz zu heizen und so vielleicht einen neutralen Hafen zu erreichen. Um recht viel Holz zu sparen, wurde die Kühlmaschine stillgelegt und der Bordbedarf möglichst verringert. Trotz der kühlen Witterung durch Nebel und kalte Winde — das Thermometer zeigte meist nur 6 Grad — wurde die Heizung nur abends für zwei Stunden angestellt. In den nächsten Tagen war die ganze Besatzung damit beschäftigt, Bäume zu fällen, zu zersägen und das Holz zu zerkleinern. Behelfsmäßig wurde eine Winde hergestellt, um das schwere Holz an Bord zu bringen. Der ganze Transport von Land an Bord mußte mit den vier Rettungsbooten ausgeführt werden.

Der Kapitän mußte bald erkennen, daß auf diese Weise die nötige Holzmenge nur in monatelanger Arbeit an Bord zu schaffen wäre. Das Schiff mußte des-

halb näher an Land gebracht werden. Das brachte wiederum die Gefahr mit sich, daß das Schiff auflaufen oder auf Strand geworfen werden konnte, wenn einmal schwere See war, und ohne fremde Hilfe dann nicht wieder los käme. Trotz dieser Gefahr entschloß sich Kapitän Grams, diesen Weg zu gehen und das Schiff näher an Land zu bringen. Die für das Aufsetzen des Schiffes geplante Stelle wurde gelotet, es wurden Grundproben genommen und keine Steine festgestellt, sondern nur muschelsandiger Boden. So war es möglich, das Schiff bei Hochwasser in langsamer Fahrt und mit leeren Tanks auf diesen Muschelboden aufzusetzen, wo es dann durch alle Anker genügend gesichert wurde.

Aus Reserveschutzblechen für Winden wurden von den Ingenieuren die nötigen Schrotsägen hergestellt, weil nicht genügend Sägen zum Fällen der Bäume an Bord waren. Das Schiff lag etwa 120 Meter vom Lande entfernt. Um die Beförderung des Holzes mit den Booten zu beschleunigen, wurde zwischen dem Land und dem Schiff eine lange Treidelleine angebracht. Das Holz wurde zum Teil auch zu Flößen zusammengebunden und an das Schiff geschafft. Während die Ingenieure und das ganze technische Personal das Fällen und Sägen des Holzes übernahmen, waren die Offiziere und Matrosen mit dem Transport und dem Verstauen des Holzes beschäftigt. Jeder Mann mußte zugreifen. Auf diese Weise gelang es, unter Abzug der Holzmenge für den eigenen Verbrauch innerhalb eines Monats über 400 Tonnen Holz an Bord zu schaffen. Der Weg nach Südamerika betrug mehrere tausend Seemeilen.

„Wir saßen abendelang auf der Brücke und rechneten, ob wir es nun wohl schaffen würden, mit einiger Sicherheit bis Südamerika zu kommen", so schildert der Kapitän. Natürlich mußten Strömungen und gute Winde mit ausgenutzt werden. Der Erste Offizier fertigte aus den Luken-Persenningen und imprägnierten Kleidungsstücken Segel an. Die Ladebäume wurden zu Rahen umgebaut, so daß aus dem Dampfer „Erlangen" schließlich ein stolzes Segelschiff geworden war.

„Anfang Oktober konnten wir es nun unter Ausnutzung aller Winde wagen, die Fahrt nach Südamerika anzutreten. Wir rechneten etwa mit 20 Tagen Reisezeit", heißt es weiter in dem Bericht. „Zunächst mußten wir erst einmal unsere Rettungsboote wieder reparieren, die durch den Holztransport und durch die dauernden Fahrten durch die Brandung doch erheblich gelitten hatten. Als ich am 7. Oktober abends bekanntgab, daß am nächsten Morgen die Reise losgehen werde, da bemächtigte sich aller ein außerordentlich freudiges Gefühl. Gott sei Dank, nun können wir von dieser Insel fort. Und vielleicht doch irgendwie nach Hause oder wenigstens in ein Land, wo wir Landsleute treffen. Am 8. Oktober, um 7 Uhr morgens, wurden dann die Anker gelichtet und das

Schiff vorſichtig mit Maſchinenkraft von der Küſte losgemacht. Langſam und unter ſtändigem Loten kamen wir von der Küſte fort und erreichten ſchließlich die See. Wir hatten unſerem Schiff eine Tarnbemalung gegeben, alle Pläne und Papiere vernichtet und ſchließlich alles fertiggemacht, um nötigenfalls das Schiff zu verſenken, wenn ſich uns engliſche Kriegsſchiffe nähern ſollten."

Es herrſchten ungünſtige Winde, Windſtärke 6 und ſchwere See, als das Schiff ſchließlich auf Fahrt war. Zunächſt galt es, die Segel auszuprobieren, um einigermaßen Sicherheit zu haben, das Schiff auch unter Segel fahren laſſen zu können. Und trotz der ungünſtigen Witterungsbedingungen gelang es: neun Tage lang ſegelte das Schiff. Die einzige Verbindung der Beſatzung mit der Heimat war in all den Wochen der deutſche Rundfunk. Die Sendungen des Deutſchen Kurzwellenſenders unterrichteten den Kapitän und die Beſatzung täglich über die politiſche Lage und halfen ihm, ſeine Entſchlüſſe zu faſſen. Bei Flaute wurde mit Maſchinenkraft gefahren, weil Trinkwaſſer und Proviant ja nur für eine beſchränkte Zeit ausreichen konnten. Während der ganzen Fahrt war das geſamte Perſonal an Wochen- und Sonntagen 14 Stunden täglich eingeſetzt, um die an Bord gebrachten Stämme zu zerſägen und zu ſpalten. Am 11. November um 7 Uhr morgens konnte die chileniſche Küſte erkannt werden. Was mag wohl in den Herzen der tapferen Beſatzung vorgegangen ſein? Am 12. November nachmittags lief das Schiff in einen chileniſchen Hafen ein. Als das Schiff im Hafen lag, hatte es folgende Leiſtung vollbracht: Es war 1507 Seemeilen geſegelt und 3319 Seemeilen mit immer wechſelndem Kurs gedampft. Es hatte nicht nur den größten Teil der Kohle und des geſchlagenen Holzes verbraucht, ſondern auch den geſamten Bodenbelag in den meiſten Räumen und einen großen Teil der Lukendeckel und Bilgendeckel. Um die Ernährung zu ſichern, gab es ſchon vom 30. Auguſt ab nur noch Eintopfgerichte, Proviant und Trinkwaſſer wurden rationiert. Kartoffeln, Friſchgemüſe und Mehl gab es nicht mehr. Statt deſſen wurde Reis zweimal durch die Kaffeemühle gemahlen und daraus Broterſatz hergeſtellt. Die einzige Delikateſſe während der ganzen Fahrt waren ein paar hundert Flaſchen Bier, die ſich noch an Bord befanden.

Ganz Deutſchland kann ſtolz ſein nicht nur auf ſeine Kriegsmarine, ſondern auch auf die Beſatzungen ſeiner Handelsflotte. Denn ſie haben gezeigt, was deutſcher Seemannsgeiſt vermag. Bei ſolchen Offizieren und Mannſchaften kann Deutſchland es mit dem angeblichen Beherrſcher der Meere, England, aufnehmen.

Flieger in Zusammenarbeit mit der Marine

Draußen am Startplatz, wo sich der Kran reckt, stehen die Vögel und warten darauf, daß sie in See gehievt werden. Die Kameraden vom Bodenpersonal haben die Maschinen fit gemacht. Hier und dort dröhnen noch einmal kurz die Motoren am Standort. Die Monteure hören die Arbeit der Maschinen ab. Dann ist's soweit; sie verlassen die Flugzeuge und räumen die Plätze dem fliegenden Personal. Griffbereit glänzt der Stahlstropp des Krans. Mit Beschleunigung steigen die Besatzungen in die Maschinen, die bald darauf eine hinter der anderen vom Kran in See gehievt werden, wo sie auf ihren Schwimmern in behutsamer Fahrt zum Startplatz rollen, um sich dann mit dröhnenden Propellern durch die aufgeregten Wasser in die Luft zu heben. Langsam versickern die letzten Gischtflocken von Rumpf und Schwimmern. Ruhig schwebt der Vogel in mäßiger Höhe, zwei Abschiedsrunden noch über dem Heimathorst, dann nimmt die Maschine Kurs in die offene See hinein.

Wir sind trotz Schlechtwetters gestartet. Alles sieht böse aus. Wir wissen, daß draußen auf offener See ein Feind auf uns wartet, der Nebel.

Unser Flugzeug, die brave „He 115", bewährt in Hunderten von Feindflugstunden, bringt uns rasch aus dem Wasser, obwohl es glatt ist wie ein Spiegel und sich an den Schwimmern festsaugt, als wollte es uns nie aus dieser ungewissen Gegenwart in die noch ungewissere Zukunft der nächsten Stunden entlassen. In großer Höhe finden wir einen wolkenleeren Himmel, wir sind querbeet auf vollen Touren über Land gegangen. Wir haben es eilig. Wir wissen, auf uns wartet ein Geleitzug, unser Geleitzug. Wir werden ihn auf die Minute genau treffen. Er besteht aus mehreren Transportern, wird gesichert durch Kriegsschiffe. Unsere Aufgabe ist die gleiche wie gestern, heute und morgen: Sicherung des Geleitzugs in der Luft.

Wenige Minuten nach dem Start bereits stoßen wir auf unseren Geleitzug. Eine stattliche Formation deutscher Schiffe. Wir gehen hinunter zu ihnen, fliegen eine Begrüßungsrunde um das Spitzenschiff und preschen dann schleunigst dem Horizont zu, der als riesenhafter Dunstkreis unser Blickfeld begrenzt. Sicht immerhin noch auf etwa fünf Seemeilen in der Runde. Nirgends ausgesprochener Nebel. Es ist alles vergessen, die Bedenken, der Start, das schlechte Wetter. Wir stoßen auf die See herab, gehen wieder auf Höhe und schießen raubvogelgleich herunter, wenn irgendwo aus dem weißen Schaum

der Wellenkämme oder dem ſchwarzen Dunkel der Wogentäler ein verdächtiger Lichtreflex aufblinkt. Wir ſuchen den Feind, der in der Tiefe lauert. Wir wollen ihn aber nicht nur aufſpüren, wir müſſen ihn treffen, bevor er unſeren Geleitzug gefährdet.

Es iſt früher Vormittag. Wir haben noch viele Flugſtunden vor uns.

Da wiſcht mit einem Male eine rieſige graue Geiſterhand über die See. Die Scheiben der Kanzel beſchlagen. Die See beginnt zu rauſchen, ſie kocht, und lange Schwaden hauchen über uns hin. Mit einem Male iſt unſer Blickfeld auf das allerengſte begrenzt. Der Nebel iſt ſchneller als die Maſchine, er hüllt ſie in graue, dicke Tücher ein.

Wir gehen auf Höhe. Hier glänzt die Sonne in einer reinen, blauen, blanken Welt. Ganze Gebirge, Täler, Gipfel, Schluchten, Plateaus hat der Nebel unter uns auf das Meer geſtellt.

Wir ſuchen nach einem Riß in der Nebeldecke, der den Blick auf das Waſſer freigibt. Als wir mit abgeſchalteten Motoren kreiſen, ſtößt der heiſere Ruf der Nebelſignale zu uns herauf. Die Sirenen brüllen, die Schiffe warnen einander. Wir müſſen zu unſeren Kameraden. Und wir gehen hinunter. 300 Meter, 200, 150 Meter. Die Nadel des Höhenmeſſers weicht nach links, ſinkt auf 50, 40 Meter, ſie weiſt auf 25 Meter Höhe. Der Flugzeugführer zaudert. Wir fliegen mit niedrigſter Geſchwindigkeit, aber dieſe liegt noch immer über 200 Stundenkilometer. Berühren wir nur im geringſten den Maſt eines Kriegsſchiffes, ſo iſt es um uns geſchehen. Der Nebel nimmt uns auf. Wie in ſchmutzige Watte gepackt liegt die See unter uns. Der Geleitzug hat ſich aufgelöſt, denn kein Fahrzeug will das andere gefährden. Ringsum muß das Meer von Schiffen bedeckt ſein. Und wir müſſen das Glück haben, zwiſchen ihnen niederzugehen.

Zwanzig Meter, zehn Meter, einen halben Meter, wir ſpüren den erſten Schlag gegen die Schwimmer, dröhnend bricht der Stoß in die Maſchine, nun ſetzt ſie auf, kaum dreißig Meter reicht die Sicht. Die Motoren laufen noch einmal höhere Touren zum Landen. Da taucht vor uns der Schatten eines Transporters auf. Vollgas zum Start! Kaum gelandet, ſpringen wir über den Koloß hinweg. Höchſte Tourenzahl, die Maſchine wird himmelwärts geriſſen. Der Sprung iſt gelungen.

Und ſo bleibt es nun. Zwiſchen den Vorhängen aus Nebel, die ſich zuweilen zu Gebirgen ballen, ſpringen wir umher. Wir ſind mitten im Geleitzug und ſchießen in jähem Zickzackkurs an Schiffsmaſten, Schornſteinen, Vorſteven vorüber. Wir verſuchen den Geleitzug zu umkreiſen und damit der Gefahr des Rammens zu entgehen. Zuweilen hören wir das Brüllen der Sirenen durch den Sang unſerer Motoren hindurch. Dreißig Minuten lang raſen wir durch das Gewirr. 200 Kilometer Geſchwindigkeit. Wir überholen, überſpringen,

weichen aus und gehen verzweifelt auf Höhe. Sofort blendet uns der Glanz der Sonne, sofort schwingt ein fröhlicher, sorgloser Himmel seine seidenblaue Fahne über uns. Aber wir haben auf diesen Himmel jetzt kein Recht. Wir gehören in das tödliche Grau unter uns. Wir gehören zu den Kameraden. Alles schweigt. Aus keinem Kehlkopfmikrophon kommt auch nur ein Wort. Wieder steuert der Flugzeugführer die Tiefe an. Er erwartet keinen Befehl, er weiß, er muß hinunter. Und wieder sind wir im Nebel, wieder ziehen gespensterhaft die Schiffe vorbei, wir kreuzen ihren Kurs, jeden Augenblick mit dem Zusammenstoß rechnend.

Der Kommandant weist auf die Transporter. Da stehen die Männer, angetreten am Oberdeck, in Schwimmwesten, Soldat bei Soldat. Wir sollen sie sicher nach Norwegen bringen. Gewiß, wir können die Aufgabe abbrechen. Unter Umständen ist das sogar unsere Pflicht. Im Augenblick ist unser Auftrag undurchführbar, unsere Gegenwart ist sinnlos, Gefahr für uns und die Kameraden. Aber vielleicht ist in zwanzig Minuten schon die Sicht klar. Dann sind wir notwendig. Und wer garantiert dafür, daß nicht doch in der Nähe ein feindliches U-Boot wartet? — Der Kommandant ist berechtigt, vielleicht verpflichtet, jetzt nach Hause zu fliegen. Noch zaudert er. Er will nicht weg vom Geleitzug. Er nimmt die Verantwortung auf sich. Er denkt an den Feind unter Wasser. Wieder schießen wir dicht an der Bordwand eines Transporters vorbei. Hundert Schatten in ihren grellgelben Schwimmwesten schauen uns an. Und wir freuen uns, als der Kommandant entscheidet: „Ich bleibe!"

Da stößt ein riesenhafter Schatten aus dem grauschwarzen Himmel auf uns herunter. Es ist eine He 115. Sie sucht uns, die Schwestermaschine. Sie kreist über uns. Wahrscheinlich hat man daheim auf uns gewartet, hat angenommen, daß unser Funkgerät unklar geworden sei. Zum zweiten Male geht der Schatten des riesigen Vogels gespenstisch in die Kurve, fliegt uns an. Der Kommandant blinkt ihm aus der Morselampe zwei Worte zu. Gelb flattern die Signale in den Nebel hinein: „Ich bleibe!" Und wie ein Schatten wischt die Schwestermaschine davon.

Einmal müssen wir doch aus dem Nebel herauskommen — — —

Fünfzehn Seemeilen später liegt das Meer blau vor uns, jeder Wellenkamm silbern gesäumt. Der Geleitzug kann wieder von uns gesichtet werden. Vergessen ist die Gefahr, vergessen sind die bangen Minuten im Nebel. Und 30 Seemeilen weiter versenken wir ein feindliches U-Boot, das den Geleitzug angreifen wollte. Ein Volltreffer in den Turm reißt es in zwei Teile. —

Dreifach ist die Arbeitsleistung des Küstenfliegers. Dreifach sein Erfolg. Er klärt auf und bringt als wertvollste Beute Meldungen und Bilddokumente von

seinen Fernflügen zurück. Er ist der Todfeind von feindlichen Dampfern und Geleitzügen. Er schlägt sie, wo er sie trifft. Er ist der Jäger feindlicher U-Boote und fürchtet nach seinen Erfahrungen und Erfolgen selbst den britischen Jäger nicht mehr. Täglich wächst die Zahl der Spitfires, Hurricanes, Bristol-Blenheims, die durch die bewaffnete Aufklärung abgeschossen werden.

Die große Kunst der Navigation, die Zähigkeit und die Erfahrung auf Langstreckenflügen sichern dem Küstenflieger eine Überlegenheit in der Erkundung wie in der Kampfführung. War er einst das Auge der Führung, so ist er heute längst auch Bestandteil des Schwertes der deutschen Luftwaffe geworden. Die ganze britische Insel mit all ihren überstürzten Verteidigungsmaßnahmen, ihrer mangelnden Organisation, ihrer wechselnden Planung und unzureichenden Tarnung ist vom Küstenflieger in langanhaltender Arbeit entschleiert worden.

Das erste Flugzeug, das in diesem Kriege feindwärts flog, war ein Aufklärer. Und so stolz wir auf die Erfolge unserer Jäger, unserer Stukas, unserer Kampfflugzeuge sind, so stolz wollen wir der deutschen Küstenflieger gedenken, deren Leistungen schon deshalb nicht immer im Wehrmachtbericht und in Sondermeldungen Anerkennung finden dürfen, weil damit voreilig geheime Erkundungen, Erfahrungen und Erfolge von der Führung preisgegeben werden könnten.

Einsam zieht der Küstenflieger zwischen Himmel und Erde seine Bahn, ganz auf sich und sein Können angewiesen. Was er als Beute einheimst, das sind in erster Linie die Meldungen, die er als Aufklärer nach Hause bringt. Kampf gegen den Feind ist für ihn eine Nebenaufgabe, die er beim Hin- und Rückflug löst.

Die Geschichte der deutschen Küstenflieger wird wie jede Kriegsgeschichte mit Blut geschrieben. Treue, Pflichterfüllung, Kameradschaft untermauern ihre Taten. Immer wieder aber zeigt sich als hervorstechendste soldatische Eigenschaft seine Zähigkeit in der Erfüllung aller Aufgaben.

Und wie kehren die Maschinen nach meist vielstündigem Fluge in ihre Heimathorste zurück! Von Treffern durchsiebt und zerfetzt landen die Flugzeuge, denen man ansieht, daß sie sich nicht ohne weiteres durch feindliche Abwehr oder feindliche Angriffe nach Hause schicken ließen. Wir haben Fälle erlebt, bei denen die Besatzung bis zu den Waden im Brennstoff stand, der aus den leckgewordenen Benzinbehältern strömte. Mit brennenden Motoren und brennenden Maschinen ging es heimwärts. Bis zum letzten Schuß wurde gefeuert, bis zur letzten Möglichkeit gekämpft. Es liegt in der Natur der Sache, daß der Aufklärer mit seiner riesigen Reichweite unbeholfener sein muß als der feindliche Jäger, die feindliche Kampfmaschine, die als ausgesprochene

Angreifer mit kürzerer Reichweite wendiger und schwerer bewaffnet sind. Wenn dennoch heute der feindliche Jäger den deutschen Aufklärer fürchtet, so ist dies ein Verdienst der intensiven Ausbildung unserer Besatzungen und der Qualität von Material und Konstruktion.

Zu jeder Tages- und Nachtzeit, bei jeder Witterung, in eisiger Kälte und glühender Hitze tut der Küstenflieger seinen Dienst. Seine Aufgaben sind schwer. Allein die Führung weiß, was er leistet, und daß sie ihn als glänzenden Navigateur, sicheren Flieger und ganzen Soldaten für jede Aufgabe erfolgreich anzusetzen vermag.

Nachtflug

Die Nacht umschloß die Erde mit einem weiten, herrlich schimmernden Gewand. Aus einem millionenfältig funkelnden Chaos sprühten die Sterne. Von rötlichem Gelb, wie ein Hochofenfeuer, hing darunter der Mond, eine Lichtkugel, in deren Schein Dunst- und Nebelschwaden silbern verschwammen; die Erde gab ihre vielfältigen Formen preis wie am hellen Tage. Ein Fluß zog nach Osten zum Bristolkanal. Er zwängte sich rücksichtslos durch Wiesen und Felder, auf die starke Bäume bisweilen ihre Schatten warfen. Der Fluß umging rücksichtsvoll zwei Dörfer, die sich in seine Flanke schmiegten, und wurde dreimal jäh durchschnitten von Schienensträngen, die das stärkere Recht auf den kürzesten Weg hatten.

Durch diese Nacht eilte ein Flugzeug, das mit seinen Motoren dröhnend die Stille zerriß. Hinter ihm, doch schon in großer Ferne, strichen zehn oder zwölf Scheinwerfer mit geisterhaft blassen, zuckenden Lichtarmen über den Himmel, der am westlichen Horizont von einem lohenden Brand erhellt war, der stärker sein wollte als die ganze strahlende Helle dieser Sommernacht. Die Besatzung des deutschen Kampfflugzeugs hatte vor wenig mehr als zehn Minuten ihre Aufgabe erfüllt. Trotz Scheinwerfer und Flak, nicht achtend der Gefahr, von Nachtjägern überrascht zu werden, hatte sie die großen Öllager bei S. in Südengland, die an einer Stelle schon seit gestern nachmittag brannten, erneut mit Erfolg bombardiert. Der Angriff war glatt vonstatten gegangen. Die Flak schoß erst, als die Bomben schon im Ziel lagen. Die Granaten krepierten weitab von der Maschine. Nur einmal schien es der Besatzung, als wäre unterm oder am Flugzeug eine Explosion erfolgt. Ein dumpfes Krachen übertönte für eine Sekunde die Motoren. Die Maschine machte einen Riesensprung, und der Heckschütze glaubte einen Atemzug lang, einen feurigen Ball unmittelbar unter sich gesehen zu haben. Der Druck war so stark, daß er seinen Kopf und Oberkörper blitzschnell hochdrückte. Auch der Funker spürte es.

Als der Kommandant der Maschine, ein Oberleutnant, durch die EV (Eigenverständigung) rief, ob was Besonderes los wäre, konnte der Heckschütze nichts Gescheiteres tun, als diese Frage verneinen. Er hielt die Feuerkugel für Sinnestäuschung, so wie er vorhin beim Anflug getäuscht worden war, als er mit schallender Stimme „Nachtjäger!" geschrien hatte. Das Licht, das in rasender Fahrt ihnen nachzukommen schien, wurde vom Funker gleich darauf als ein Stern ausgemacht.

In der engen Zelle des Flugzeugs war es jetzt so friedlich wie im weiten nächtlichen Raum, den die Maschine durchflog. Der Funker hatte eben die Erfolgsmeldung durchgegeben. Die Augen des Kommandanten wanderten über das Instrumentenbrett, wo über bläulich leuchtenden Blättern die Zeiger leicht zitternd pendelten. Aus großer Höhe starrte der Beobachter nach unten, wo nun das Land jäh und schroff abbrach. Der Kanal war erreicht. Wer einmal einen Angriffsflug mitgemacht hat, kennt das herrliche Gefühl völligen Gelöstseins, vollster Entspannung, das auch noch beim hundertsten Flug eintreten wird, nachdem die Aufgabe erfüllt ist. Der Ungewißheit beim langen Anflug, der nach dem Überfliegen der feindlichen Grenze von vielfachen Überraschungen bedroht sein kann und die Nerven in Spannung hält, folgt der Angriff selbst, der plötzlich jede Gefahr, jede Möglichkeit einer Gefahr vergessen läßt und den einzelnen mit allen Fasern seines Denkens und Fühlens auf das Ziel zwingt.

So war es auch jetzt in dieser Maschine. Die vier rekelten und streckten sich — soweit die Enge des Raumes es zuließ — behaglich auf ihren kargen Plätzen. Der Funker summte eine Melodie, während sein Nachbar zur Linken, der Heckschütze, noch immer, das MG im Anschlag, in Bereitschaft lag. Er hatte es heute mit den Nachtjägern. Seine Vorsicht war berechtigt; denn noch war man ja über der feindlichen Zone. Kurz nach Mitternacht gab der Oberleutnant dem Funker den Befehl, sich das letzte Wetter von X. geben zu lassen. Die Antwort, die er nach wenigen Minuten auf seiner Frequenz empfing, war wenig erfreulich. Das Tiefdruckgebiet, das in Form einer ausgedehnten Gewitterfront sich ihnen entgegenschob, hatte seine Ausläufer bis weit nach Nordosten hinausgetragen. Der Oberleutnant war sich bald darüber klar, daß es diesmal nicht wie vorhin möglich sein würde, das Tief zu umfliegen. Es mußte ein gewaltiger pechschwarzer Block sein, der alles in sich barg, was es an natürlichen Gefahren geben mochte, und den er in seiner Mitte durchstoßen würde.

Mit zuckenden Blitzen stand die rabenschwarze Wand in diesem Augenblick unmittelbar über der französischen Küste. Noch war alles, was hinter und neben ihnen lag, fast taghell erleuchtet. Aber gleich, in wenigen Minuten, würden Mond und Sterne ebenfalls verschluckt sein wie sie selbst. Schon fühlte der Oberleutnant in der Steuersäule die Vorläufer des Unwetters. Er spürte, wie der böige Wind in die Ruder griff, gegen die Flächen anrannte und dunkles, noch aufgelöstes Gewölk in Fetzen vor sich herjagte. Funk und Peilung waren unmöglich. In den Kopfhörern verzerrten die atmosphärischen Störungen jeden Ton. Man konnte sich kaum noch über EV verstehen.

Blitzschnell wie eine Mauerschwalbe tauchte dann die Maschine in die Wand ein. Nun war es Nacht, wirkliche Nacht, und nicht mehr der Mensch, sondern

die Inſtrumente mußten den Heimweg finden. Die Maſchine wurde plötzlich geſchüttelt, als rolle ſie über einen Knüppeldamm. Der Oberleutnant hatte Mühe, das Liliput-Flugzeug im künſtlichen Horizont über dem Wagerechtſtrich zu halten. Sein Blick ſtreifte wechſelnd hinüber zum Dreh- und Wendeanzeiger, zum Höhenmeſſer und Variometer. Dieſe Inſtrumente waren jetzt während des Blindfluges die ſelbſtändigen Übermittler ſeines Fluggefühls. Er diktierte nicht mehr. Ihm wurde diktiert, was er zu tun habe.

Nach etwa fünfzehn Minuten, als das Ärgſte überwunden ſchien, meldete der Heckſchütze, daß die Benzinuhr nicht mehr anzeige. Im gleichen Moment faſt erklärte der Funker, es ſei ihm unmöglich, Verbindung mit X. zu bekommen. Er hantierte dann längere Zeit an den Geräten, um es ſchließlich aufzugeben. Der Heckſchütze hatte ſich erhoben und verſuchte, den Fehler an der Brennſtoffuhr zu finden. Seine Bewegungen waren durch die Enge ſo behindert, daß er einmal dicht daran war, den Verſchluß des Rückenfallſchirms zu löſen. Irgend etwas Unbeſtimmtes hinderte ihn daran. Auch er fand den Fehler nicht. Auf ſeiner Stirn ſtanden dicke Schweißtropfen, als er dem Oberleutnant mitteilte, daß da nichts zu machen wäre.

Seine Taſchenlampe leuchtete noch über die Leitungen und Verbindungskabel, als nun der Oberleutnant ſagte, daß ſeit einigen Minuten auch der Wendeanzeiger und das Variometer ausgeſetzt hätten und beide Kompaſſe wirbelnd über ihren Blättern kreiſten. Die Nacht war in dieſem Augenblick dunkler denn je. Hinter der breiten Front des Unwetters ſchwammen behäbig ſeine Nachzügler. Graue und ſchwarze Wolken, die tief über der Erde hingen und jede Sicht nahmen. Das war wirkliche Nacht, durch die nun das Flugzeug ſeinen ungewiſſen Weg nahm. Der Oberleutnant ſah auf die Armbanduhr und ſtellte feſt, daß er an ſich in knapp zwanzig Minuten über ſeinem Beſtimmungsort ſein müßte. Der Zeit nach. Aber die Umſtände, die noch keineswegs erklärlich waren, hatten alle Begriffe ordentlicher Fliegerei umgeworfen. Man war ein Spielball des Zufalls im unendlichen Raum. Man flog, ſolange noch ein Tropfen Benzin in den Tanks war. Dann aber mußte ein Entſchluß gefaßt werden, um zu retten, was zu retten war. Der Oberleutnant überrechnete, wie lange, unter der Vorausſetzung, daß die Tanks keinen Liter Benzin verloren hatten, die Maſchine fliegen konnte. Das Ergebnis war nicht ſehr roſig. Bis 2.30 Uhr würde unter normalen und günſtigen Umſtänden der Brennſtoff reichen. Um 2.50 Uhr erſt brach die Dämmerung des neuen Tages ſo weit durch, daß man mit einiger Mühe einen Notlandeplatz hätte ausmachen können.

Der Funker verſuchte inzwiſchen noch einmal, ſein Gerät klar zu bringen. Es mißlang abermals. Eine Stunde und dreißig Minuten waren vergangen, ſeit ein unheimliches Ereignis all jene Inſtrumente lahmgelegt hatte, ohne

die kein Zurück mehr möglich war. Es gibt nichts, was sich mit der Lage dieses Flugzeugs vergleichen ließe. Ein steuerloses Schiff treibt als Wrack dahin, vielleicht der Zerstörung entgegen. Doch es bleibt und treibt in seinem Element, und das Schicksal gibt der Besatzung vielleicht die Chance, noch geborgen zu werden. Nicht so hier. Dieses Flugzeug mußte in einem ganz bestimmten Augenblick sein Element verlassen, durch das es seine zwei Motoren trugen. Es mußte dann zurück zur Erde, die in ihrer Dunkelheit nichts anderes sein konnte als eine Klippe, an der es nur ein Zerschellen gab.

Die Besatzung saß in atemloser Spannung auf ihren Plätzen. Jeder wußte, worum es ging. Um das Leben. Im Hirn des Oberleutnants arbeitete es fieberhaft. Er sann einige Minuten vor sich hin, blickte nochmals über das Dunkel der Erde und in das Dunkel des Himmels. Nein, da erschloß sich kein Ausweg.

Sein Entschluß stand fest. Er würde, wie ein Kapitän sein Schiff, als Letzter das Flugzeug verlassen, jedoch nicht eher, als bis nach dem letzten Tropfen Brennstoff die Motoren schwiegen.

Seine Stimme klang klar und zuversichtlich, als er den Satz: „Alles aussteigen, meine Herren!" sagte. Er drehte sich lächelnd um, als wollte er die Wirkung seiner Worte beobachten. Das Gesicht des Heckschützen war unbewegt und blutrot vor Erregung. Im Zeitraum eines Gedankens übersah er alles Gute und Schlechte, was er vom Fallschirmabsprung bisher gehört hatte. Er war jung, sehr jung, und hatte heute erst seinen dritten Feindflug hinter sich gebracht. Und was ihm bevorstand, war immerhin eine neue Art des Landens, der Rückkehr zur Erde.

Der Oberleutnant teilte mit, daß man erst in zwanzig Minuten springen würde. Er befahl dem Heckschützen, auf seinen Zuruf dann die Einstiegklappe unter sich abzuwerfen und als Erster zu springen, die anderen würden nacheinander folgen ...

Zur gleichen Zeit saßen im Gefechtsstand auf einem französischen Flugplatz der Gruppenkommandeur und mehrere Offiziere zusammen. Die Besatzung des Oberleutnants war seit einer Stunde überfällig. Seit Mitternacht war jede Funkverbindung mit der vermißten Maschine abgerissen. Durch die weitoffenen Fenster horchten die Offiziere immer wieder in die Nacht hinaus. Das Wetter hatte sich gebessert. Aber das Geräusch, auf das sie alle warteten, blieb aus. „Ich glaube, wir gehen schlafen", sagte mit tonloser Stimme der Kommandeur. Unten am Platz ging knallend ein Leuchtsignal hoch. Die Flugleitung versuchte wohl zum dreißigsten Male, auf diese Weise den Vermißten ein fernes Zeichen zu geben. Noch immer gab es einen unter ihnen, der die Hoffnung für die anderen nicht aufgeben wollte. —

Der Oberleutnant hatte den Befehl zum Abſpringen gegeben. Mit einem entſchloſſenen Ruck riß der Heckſchütze den Griff. Lautlos öffnete ſich vor ihm in Bruſthöhe der Bauch des Flugzeugs. Ein gewaltiger Luftſtoß umſpülte ihn und riß ihn mit ſich, ehe er noch dem Ablauf des Geſchehens zu folgen vermochte. Er fiel nicht, er trieb wie ein Bündel Flicken im Äther, um nach wenigen Sekunden ſchon ſicher zu ſchweben. Der Funker, der nun folgte, ließ ſich mit dem Unterkörper zuerſt abgleiten. Als der Beobachter ſchweißtriefend, mit einer Hand den Sitzfallſchirm haltend, über die Rückenlehne ſeines Sitzes kletternd, das Abſprungloch erreicht hatte, ſah er tief unten die beiden Kameraden ſchweben. Er ſah das leuchtende Weiß des Fallſchirms im Augenblick, da es in einer grauen Wolke unterging. Kopfüber ſpülte es ihn hinterher.

Der Oberleutnant war nun allein im Flugzeug. Eiſiger Wind drang von hinten in die Kanzel. Er überlegte lange, ob es nicht doch einen Weg zur Rettung der Maſchine gäbe. Nun flog er ſchon faſt eine halbe Stunde allein. Dennoch ſpürte er nicht die ungeheure Verlaſſenheit, denn er wachte über jeden Lauf der Motoren. Er hatte ihre Tourenzahl auf das Mindeſtmaß gedroſſelt, um durch äußerſte Sparſamkeit dieſen ungewiſſen Wettlauf zu gewinnen. Nach weiteren zehn Minuten ſchien der letzte Brennſtoff durch die Zuführungsleitungen zu den Motoren gefloſſen zu ſein. Zuerſt war es der rechte Motor, der plötzlich ſein gleichmäßiges Klingen unterbrach und zu ſchütteln begann. Gleich darauf folgte der linke. Der Einſame glaubte ſeinen Kampf verloren und machte ſich zum Sprung bereit. Seine Hand gab dem Rad zur Rechten einige Umdrehungen, um die Maſchine, die führerlos weiterfliegen würde, gut auszutrimmen. Dann gab er das Steuer frei. Die Maſchine flog faſt ſo ſauber wie vorher. Der Oberleutnant war vollkommen ruhig. Im letzten Augenblick noch fiel ihm ein, daß unter dem Sitz die Feldmütze lag. Er zwängte ſie in die Taſche der Kombination. Plötzlich war es, als hätte ihn eine unſichtbare Hand am Kopf zurückgezogen. Er hatte vergeſſen, das Verbindungskabel der FT-Haube zu löſen. Sein Blick fiel auf die Uhr. Es war zwei Uhr und zehn Minuten. Noch immer flog die Maſchine ſo ſauber, als führte er ſelbſt das Steuer.

Auch den Oberleutnant holte der ſtarke Luftſog buchſtäblich aus dem Flugzeug heraus, ohne daß noch eine Bewegung nötig geweſen wäre. Im erſten Augenblick wurden beide Arme nach oben geriſſen, während der Körper in drei Saltos ſich überſchlug. Es ſchien ihm, als ſei er nun verloren, als würde es unmöglich ſein, gegen dieſe anſtrömenden Kräfte die Hand zum auslöſenden Griff zu bringen. Aber das war nur Sekunden ſo. Dann ſpürte der Flieger, wie die Luft ihn faſt zu tragen begann, wie ſein Körper auf die Strömungen reagierte und er frei und unbehindert den Kopf bewegen konnte. Für den Bruchteil einer Sekunde ſah er weit über ſich ſein Flugzeug davonziehen. Er zog am Ring.

Wie unter einem Hammerschlag zuckte sein Körper zusammen, als sich der Schirm knallend öffnete und ihn, lautlos schwebend, zur Erde niedertrug. Er landete Minuten später auf einem Schotterhaufen an der Chaussee nach L., einer Stadt in Südfrankreich, weitab vom richtigen Kurse. Bis auf eine leichte Verstauchung des linken Fußes war er unversehrt. Seine drei Kameraden waren weit entfernt auf die Weizenfelder im Umkreis des Dorfes K. getragen worden. Keiner hatte bei dem ihnen anfangs schauerlich erscheinenden Sturz in die nächtliche Tiefe Schaden genommen. Alle drei sahen unabhängig voneinander ein Licht, auf das sie von verschiedenen Richtungen zustrebten. Sie trafen sich fast zur gleichen Minute vor dem Hotel Barbière in K. Nach vier Tagen sah sich die gesamte Besatzung auf dem Flugplatz bei ihrem Verbande wieder.

Was sie dort hörten, krönte das ungewöhnliche Erlebnis dieses Nachtfluges. Ihre Maschine war führerlos noch 80 Kilometer weit über die Wolken geglitten und auf einer Wiese zerschellt. Die Wiese lag 22 Kilometer südlich vom Fliegerhorst, zu dem der Oberleutnant und seine Besatzung nach dem Englandflug zurückkehren mußten.

Leichte Seestreitkräfte treiben Handelskrieg im Skagerrak

Wir preschen nordwärts, ein Verband leichter Seestreitkräfte, Aufgabe: Störung des englischen Handelsschiffsverkehrs.

Bootsmann „Jonathan" hatte heute vor einer Stunde mit besonderem Nachdruck durch die Decks und Quartiere gepfiffen: „Beide Divisionen gefechtsgruppenweise auf der Schanz antreten!" Jeder ahnte eine besondere Überraschung bei dieser Rollenausgabe und hing daher mit gespannter Aufmerksamkeit an den Lippen des I. O. (Erster Offizier), der in knappen Worten das Ziel der Fahrt bekanntgab. Also doch endlich eine Aufgabe draußen zu lösen, heraus auf See, dorthin, wo der Tommy glaubt, Alleinherrscher aller Meere zu sein.

Ins Skagerrak wird die Fahrt gehen, um nachzusehen, was wir dort schnappen können.

Das letzte Kommando des I. O.: „Steuerbord-Kriegswache weggetreten! — Klarschiff-Verschlußzustand herstellen!" wird heute abend mit einer besonders zackigen Kehrtwendung beantwortet.

Völlig abgeblendet fahren wir mit x Seemeilen in die Nordwestbrise des kalten und klaren Herbstabends hinein. Die Sonne geht glutrot hinter den Wolken im Westen unter, und nun zaubert schon der volle Mond eine silberne Straße von Ost nach West quer durch die See.

In einigen „Kreuzworträtseln" schlängeln wir uns durch eine Minensperre. Die beiden Steuerleute auf der Brücke und im Kartenhaus lassen Zirkel, Stoppuhr und Peilkompaß nicht zur Ruhe kommen, bis wir heil durch sind. Dann wird zugelegt. Unser Flottillenboot gibt das Tempo an, denn wir wollen heute nacht noch auf dem richtigen Schiffahrtstrak kapern.

Wir marschieren Stunde um Stunde durch die klare Herbstnacht. Nur das Brummen der Ventilatoren über den Kessel- und Maschinenräumen übertönt das Rauschen der Bug- und Heckwelle. Die Männer auf den Gefechtsstationen haben ihre Kopfhörer mit den Gummischalen fest angeschnallt. Sie lassen sich von diesem Lärm nicht stören. Ihre Augen suchen die Oberfläche des Wassers ab, denn die U-Boot-Gefahr fordert größte Aufmerksamkeit aller.

Da! Durch alle Räume und über Deck ruft die Signalanlage das Zeichen „Alle Mann auf Station!" Was ist los? Prisenschiff in Sicht.

„Nun, ihr müden Braten", tönt der Gefechtsbootsmann den aus der Back kommenden Matrosen entgegen. „Bewegung, Bewegung, Leute, gleich ist er

da." Ach, heute nacht ſind ja alle gleich auf den Beinen. Man nimmt ſich nicht die Zeit, die Augen zu reiben. In drei Minuten ſind ſämtliche Stationen beſetzt. Jeder peilt geſpannt voraus.

Die Brücke meldet: „Ein Holländer iſt in Sicht." Deutlich erkennt man die von hellen Lampen beleuchtete Nationalität an der Bordwand.

„Kutter klar!" hallt es über Deck. „Kutter iſt klar!" ruft die Wache zurück. Auf dem Bootsdeck ſteht ſchon das Priſenkommando. Es ſind zwei Offiziere, ein Signalgaſt, ein Funker und zwei Poſten. Die Kuttergäſte legen ihre Schwimmweſten um, und in wenigen Minuten hört man über Deck das Kommando des I. O.: „Klar zum Slippen!" Nervige Seemannsfäuſte fieren jetzt beim Kommando „Kutter zu Waſſer!" langſam durch. „Los!" heißt es, als der Kutter einen Meter über dem Waſſer ſchwebt, und ſchon klatſcht er in den „Bach". Es wird ausgepikt, und nun hört man den Bootsſteurer mit ſeiner markigen Stimme durch das Dunkel der Nacht Kommando auf Kommando rufen. „Setzt ab!" Und dann „Klar bei Riemen!" Die eſchenen Bootsriemen werden hochgeriſſen und fallen im Gleichtakt rumpelnd in die Dollen. „Ruder an!" hört man nun, und dann erſtirbt in der Ferne das oft ſich wiederholende langgezogene „Hol — weg!"

Mit wenigen Schlägen iſt der Kutter in der Dunkelheit verſchwunden. Der Holländer hat geſtoppt, denn wir haben uns ihm bis auf ganz kurze Entfernung genähert und ihn durch Lichtſignale dazu aufgefordert.

Ganz kurz blitzt jetzt unſer Scheinwerfer auf. Der Kutter muß gleich drüben feſtmachen. Jawohl, da iſt er. Unſere Blauen Jungen haben ſich tüchtig ins Zeug gelegt, und wir ſehen jetzt im Scheinwerferlicht, wie der erſte Kuttergaſt mit dem Bootshaken das Fallreep krallt. Schon entert der Erſte Offizier auf, ihm folgen die anderen Männer vom Priſenkommando.

Der Scheinwerfer verliſcht. Nur noch ein Glitzern der Lampen des Holländers. Wir liegen abgeblendet, völlig im Dunkeln.

Drüben verhandelt jetzt der Priſenoffizier mit dem Kapitän. Er läßt ſich die Papiere vorlegen und unterſucht ihre Richtigkeit. Kurze Zeit des Wartens. Unſere Mannſchaften ſtehen, ſoweit ſie nicht an die Gefechtsſtationen gebunden ſind, eifrig diskutierend an Deck. Sollte dies etwa ſchon der erſte „Braten" ſein?

Da! Es blitzen von drüben Morſezeichen des Funkers vom Priſenkommando. Er meldet: „Dampfer hat Stückgut von Rotterdam nach Göteborg." Das heißt mit anderen Worten: Wir werden ihn laufen laſſen.

Unſer Kutter kommt zurück, wird wieder eingeſchwungen. Der Priſenoffizier macht beim Kommandanten Meldung. Alles, was wir erleben, zieht wie ein ſchneller Traum an uns vorüber, denn wir laufen ja ſchon wieder Große Fahrt nordwärts. Wenige Minuten erſt ſind vergangen, und jetzt

schaukelt der Holländer schon wieder wie ein Lichtpünktchen am Horizont. Das Alle-Mann-Manöver des Kuttereinsetzens ist beendet. Die Mannschaften können wegtreten. Nur die Kriegswache bleibt.

Wir steuern in dieser Nacht noch manchen Frachter an, doch sie sind uns alle zu klein.

Langsam wird es im Osten hell. Die Männer auf der Brücke haben schon wieder einen Dampfer ausgemacht.

Aber der Flottillenchef will weiter nordwärts. Er funkt daher an Boot „X": „Den lasse ich Ihnen, ich suche mein Glück in der Ferne."

Am Horizont zeigen sich hier und da dünne Rauchfahnen. Der Nachrichtenverkehr unter den einzelnen Booten wird lebhafter. Eben trifft ein Spruch von Backbordseite ein: „Beabsichtige den Dampfer vor uns zu durchsuchen. Überlasse Ihnen aber gerne den Vortritt." Ein Nachsatz kommt noch dazu: „Ich fahre dann für Sie die U-Boots-Sicherung." Kurze Antwort: „Ich danke für beides."

In wenigen Stunden wird ein ganzer Schiffahrtstrak förmlich ausgeräumt. Der erste, ein Finnländer mit englischer Besatzung, läuft unter deutschem Prisenkommando bereits auf Südkurs.

Für uns heißt es aber nordwärts, immer nordwärts.

Vom hohen Stand der Brücke beobachtet man ein immer wiederkehrendes Bild. Man sieht durch die scharfen Gläser hinter der herbstklaren Kimm erst eine dünne Rauchfahne auftauchen. Bald folgen langsam die Masten und der Schornstein. Etwas weitergefahren, hebt sich der Schiffsrumpf in seiner ganzen Massigkeit aus dem Wasser empor. Man kann deutlich die vorn und achtern gepinselten Nationale ausmachen.

Im Lloydregister finden wir alle Einzelheiten, und während wir auf das Schiff zuhalten, macht sich schon das Prisenkommando klar zum Übersteigen. Uns trennt noch eine Seemeile vom Dampfer. Da geht schon an unserem Signalmast der Wimpel hoch: „Ich will mit Ihnen in Verbindung treten." Der gejagte Dampfer antwortet: „Habe verstanden." Ein neuer Flaggensatz geht hoch, in dem von uns befohlen wird: „Bringen Sie sofort Ihr Schiff zum Stehen!"

Wir signalisieren weiter in Befehlsform: „Benutzen Sie keinen Funk!"

Wenige Minuten später ist unser Prisenkommando schon an Bord. Die immer wiederkehrenden Spielregeln beginnen. Während wir unser aufgebrachtes Schiff in langsamer Fahrt umkreisen, ist auf allen Stationen an Deck verschärfter U-Boots-Ausguck befohlen.

Den Frachter ließ man laufen, er fährt Eisenerz für Deutschland. Weiter „suchen wir unser Glück in der Ferne". Höher in den Norden geht es hinein. Hier und da treffen uns noch die Meldungen der anderen Boote. Sie haben

alle ohne Ausnahme fleißig zu tun, denn unsere Unternehmung kommt der Schiffahrt sehr überraschend.

Hier oben zu kreuzen, das ist doch das Vorrecht der Engländer! Unsere Meinung ist eine andere. Das wird jetzt einige Tage energisch durch unseren Besuch dokumentiert. Zur Bekräftigung schicken wir die angetroffene Konterbande südwärts in unsere Häfen.

Die Männer an der Maschine sind Teufelsjungen. Sie regieren mit sicherem Gleichmut Zehntausende von Pferdestärken und zaubern daraus für jede Station die nötige elektrische Kraft. Unzählige kleine Positionen hängen an ihren Strippen, die aus den jagenden Turbinen gespeist werden. Was kümmert sie dort unten die grobe See, die oben an Deck alles durcheinanderrempelt! Hier heißt es Dampf halten und die hohe Marschgeschwindigkeit sichern, damit der Kommandant sein Unternehmen erfolgreich beenden kann.

Nirgends besser als auf diesem kleinen Schiff fühlt man, wie die ganze Mannschaft blind auf ihren Kommandanten vertraut. Er steht nun schon Tag und Nacht und wieder einen Tag ununterbrochen auf der Brücke. Er ist für alle das Vorbild der Pflichterfüllung und führt mit ruhiger Sicherheit die ihm gestellte Aufgabe durch.

Wir kehren ohne Verluste zurück. Die Fahrt gilt als ein voller Erfolg.

Stuka-Angriff auf Dover

Steif und frostig werden meine Finger, die das Maschinengewehr im Heckstand schußbereit umklammern. Denn in einer Höhe von 5000 Metern fliegt unsere Stuka-Gruppe gegen den Feind. Ein dichter Morgendunst trennt die schlafende Erde von unseren Maschinen, die in geordneten Staffeln der Küste entgegenziehen. Nur das gleißende Licht eines Baches oder eines Tümpels, in denen sich die ersten Strahlen der Morgensonne spiegeln, blinkt zu uns herauf. Eine zweite Schleife fliegt unsere Gruppe über der französischen Küste, bevor die ersten Messerschmitt-Jäger von unten durch den Dunstschleier stoßen und sichernd über unsere Staffeln gleiten, einmal links und einmal rechts, einmal oben und einmal unten.

Mit tiefer und beherrschter Stimme, die auf den Flugneuling angenehm beruhigend wirkt, gibt der Flugzeugführer seinen Heckschützen Bescheid: „Links vor uns der Kanal, in der Ferne die englische Küste." Nun liegt sie unter uns, die flimmernde, blauviolette Wasserfläche des Kanals, die sich im Morgenwind kräuselt. Wenige Minuten später schiebt sich eine buntkarierte Fläche fruchtreifer Felder unter uns: England. Der Tommy dort unten schläft wohl noch. Kein Mündungsfeuer blitzt zwischen den Feldern auf, keine schwarze Wolke verrät den Flakbeschuß, und keine feindliche Maschine nimmt uns an.

„Achtung! Gleich stürzen wir!" erklingt die ruhige Stimme des Flugzeugführers. „Fertig!" gebe ich Bescheid. Mit beiden Händen wird das Griffstück des Maschinengewehrs umfaßt. Die Füße werden gegen die Bodenverstrebungen gestemmt, dann noch einen Blick auf die Fallschirmgurte und zu dem Notgriff dort oben, den man ziehen muß, um die Kabine abzuwerfen. Nun aber Hals- und Beinbruch. Wir stürzen ... Dann aber drückt es mich wie mit Zentnergewichten auf den Sitz der Maschine. Einige Sekunden lang senkt sich ein schwarzer Schleier vor die Augen — die Stuka-Maschine ist abgefangen. Der gefährlichste Augenblick des ganzen Angriffs.

Nun bietet unsere Maschine ihren ganzen verwundbaren Rumpf den englischen Flakgeschützen dar, die aus allen Kalibern das Feuer eröffnet haben. Wie schwarze Wattetupfen hängen die Detonationswölkchen der Flakgeschosse unter uns. Doch die englische Flak schießt heute schlecht. Wir ließen ihr keine Zeit, die Geschütze zu richten. Wie ein Blitz aus heiterem Himmel traf sie der Angriff unserer Stuka-Maschinen, die aus der blendenden Sonne des Ostens auf den Hafen von Dover stürzten.

Dicke schwarze Rauchwolken steigen im Hafenbecken auf, das in seiner ganzen Breite zu meinen Füßen liegt, während der Flugzeugführer unsere „Iolanthe" über den Kanal heimwärts steuert.

Über den Kreidefelsen der englischen Küste kurbeln die deutschen und englischen Jäger in wildem Luftkampf. Rechts über dem Kanal geht eine Maschine im Steilflug nach unten. Jetzt muß sie aufschlagen und auf dem Wasserspiegel zerschmettern. Doch wenige Meter über dem „Bach" fängt sich die Maschine, zieht eine Schleife und hält schnurgerade auf unsere Stukabomber zu. Die abgerundeten Tragflächen des Flugzeugs, das sich wie der Blitz meinem Heckstand nähert, verraten mir seine Nationalität: „Links hinter uns englischer Jäger", rufe ich dem Flugzeugführer zu. „Wie?" — Ich habe wohl zu laut geschrien. Ein wenig ruhiger wiederhole ich meine Warnung. Unsere Maschine legt sich auf die Seite. Mit einem Griff ist die Spritze entsichert, und schon jagt ein erster Feuerstoß der angreifenden Spitfire entgegen. Ihr Angriff kam zu spät. Im Wirkungsbereich der deutschen Küstenbatterien dreht der englische Jäger ab und strebt dem qualmenden Hafen von Dover zu.

Sämtliche Maschinen unserer Staffel sind von diesem Morgenbesuch in England zurückgekehrt. Freudig umspringt Teddy, unser Staffelhund, seine heimgekehrten Beschützer.

Drei dicke Master liegen im Hafen von Dover. Der größte ein etwa 20 000-Tonnen-Dampfer, der nächste mag etwa 10 000 Tonnen haben, und der dritte ist ein 5000-Tonner. Über den Flügel kippen wir ab, stürzen mit größer und größer werdender Geschwindigkeit dem Ziel entgegen, aus allen Rohren schießt die Flak.

Unser Ziel ist der 10 000-Tonnen-Dampfer, der mit den beiden anderen am Pier liegt. Breiter und breiter wird der schmale Damm. Deutlich sind bald die Anlagen zu erkennen, die für Ausladungen und für die Vorratsversorgung von Kriegsschiffen bestimmt sind, und sonstige Kaianlagen, die einem normalen Hafen fehlen. Dover ist ein Hafen für Kriegsschiffe.

Ich starre geschwindigkeitstrunken auf diesen großen Frachter, dessen beide Schornsteine uns entgegenzuwachsen scheinen. Alle drei liegen vor Anker, still und bewegungslos, sie können uns nicht entkommen. Da muß jede Bombe sitzen — und sie sitzen auch. Feuersäulen steigen hoch, spuken gespensterhaft in breiten Qualmwolken, die im Augenblick der Einschläge sich über die Schiffe legen.

Neben und vor uns stürzen die anderen Maschinen, bombardieren die beiden anderen Schiffe, setzen ihre Bomben auf den Pier, reißen die Gleisanlagen auseinander. So schnell geht alles, daß es das Werk von nur wenigen Minuten, oft nur Sekunden ist. Aus meiner Maschine kann ich nur einen Teil sehen von dem, was alles zerstört wird.

Während wir bei unserem Vernichtungswerk von der feindlichen schweren und leichten Flak mit erfolglosem Feuer begleitet werden, tobt über uns ein schwerer Luftkampf zwischen den Jägern. Einigen englischen Fliegern ist es gelungen, uns anzugreifen, während wir über den Kanal zurückfliegen. Auf die Maschine des Staffelkapitäns hat es eine Hurricane abgesehen, aber der Engländer hat sich verrechnet. Während er in einer eleganten Kurve den Staffelkapitän angreifen will, gelingt es diesem, die Hurricane ins Visier zu kriegen und mit einer gutsitzenden MG-Garbe zu erwischen.

Auch uns anderen kommt der Engländer für ein paar Augenblicke in den Schußbereich. Ein paar Feuerstöße können einige Fliegerschützen noch anbringen. Aber es hat schon genügt. Eine weiße Rauchfahne zeigt sich, dann wird sie schwarz. Noch einmal reißt der Pilot seine Maschine hoch. Kippt dann im flachen Winkel nach unten in die Nebelfetzen knapp an der Wasseroberfläche ab. Schon spritzt das Wasser auf. Erledigt für immer.

Als wir dann alle wieder auf unserem Flugplatz gelandet sind und die Besatzungen melden, was alles getroffen wurde, wissen wir: Die drei vor Anker liegenden Dampfer sind vernichtet. Die kriegswichtigen Anlagen des Hafens sind erfolgreich mit Bomben belegt worden. Der erste englische Hafen, den unsere Stukagruppe ausräucherte. Bald werden es mehr sein.

Der erste Tiefangriff auf England

Im Zusammenhang der rollenden deutschen Luftangriffe gegen Englands Luftbasis um London und die Rüstungszentren in Mittelengland mag es nur eine Episode gewesen sein, ein erster kühner Versuch, eine Tat unter vielen. Und doch wird der Einsatz der neunten Staffel unseres Kampfgeschwaders immer ein leuchtendes Beispiel deutschen Fliegergeistes bleiben. Ganz allein auf sich gestellt, ohne den Schutz deutscher Jäger, stürmten die neun Dorniers im ersten kühnen Tiefangriff gegen England, kaum einige Meter hoch von der Küste aus über das Inselreich hin. Vernichtend traf ihr Schlag. Auf dem Flugplatz bei London, wo die Bomben aus geringster Höhe haargenau ins Ziel fielen, blieben von den sieben Hallengebäuden und den Unterkunftsbaracken nur Fetzen und Trümmer übrig. Der Platz war von Bombenreihen durchsiebt. In ein weit überlegenes Aufgebot englischer Abwehr hineingeraten, schlug sich die Staffel dann in erbitterten Luftgefechten heldenmütig. Weit über dreißig englische Jäger kurvten wenige Meter über englischer Erde um sie herum. Und doch mußten davon fünf Spitfire und zwei Hurricane in die Tiefe. Brennend zerschellten sie auf ihrem eigenen Land. Auf dem Rückweg fielen trotz des wütenden Abwehrfeuers der englischen Flak die übriggebliebenen Bomben der Staffel noch in ein großes Gaswerk, in einen Rüstungsbetrieb und in einen vollgestellten Rangierbahnhof. Brandwolken und Explosionskrater begleiteten den Weg zurück.

Greifbar nahe lag England unter uns, oft kaum mehr als zwei Meter unter den Flächen unserer bombenbeladenen Vögel. Englands Verteidigungsmaßnahmen im Küstengebiet studierten wir bis in letzte Einzelheiten, nachdem wir von der Höhe des Wasserspiegels aus die Steilküste mit einem Satz genommen hatten. So dicht fegten wir durch Südengland hin, an jede Bodenwelle angepreßt, über jede Baumreihe und Hecke hinwegspringend, daß eine Besatzung zwischen dem zersplitterten Glas der Führerkanzel noch die Blätter eines englischen Baumes mit heimbrachte, dessen Wipfel die Maschine im rasenden Flug gestreift hatte.

Und die Kettenhunde fingen die Splitter der Eisenbahnzüge und zerfetzte Trümmer der Flugzeughallen ein.

Aus geringster Höhe entlud sich über dem Flugplatz am Stadtrand Londons eine Hölle. Von den Bombenreihen der ersten Staffelkette zerfetzt, blieb bei den steinernen Flugzeughallen und den Gebäuden der Flugleitung kaum ein

Stein auf dem anderen. Die mit Abstand folgende zweite Kette der Staffel sah am Seitenrand des Platzes, wie die völlig überraschten und bestürzten Tommies zu Dutzenden stahlhelmbewehrt aus ihren Wohnbaracken zu den Schutzgräben stürzten. In das durcheinanderquirlende Menschengewirr fielen unerbittlich die Bomben. Holzteile der Unterkunftsräume, Stahlhelme und Uniformen, Menschenleiber wirbelten durch die Luft. Wir in der dritten Kette, die wir durch Brandqualm und Explosionsstaub über den Platz jagten und in Sekundenbruchteilen diese Bilder in uns aufnahmen, konnten schon einen Teil der Bomben schonen und für Ziele auf dem Rückweg aufheben.

Und dann stürmten wir mitten hinein in einen zahlenmäßig weit überlegenen Verband eben aufsteigender englischer Jäger. Unsere festformierten Ketten lösten sich auf. Jede einzelne Besatzung sah sich vier und noch mehr Spitfires oder Hurricanes gegenüber. Wenige Meter über englischem Boden, über den weit ins Land hineinfingernden Vorstädten Londons, über Dörfer und Siedlungen zuckte das blitzschnell wieder verlöschende, verwirrend bunte Netz der Leuchtspurgeschosse hin und her. Fast ohne Unterbrechung stießen die Engländer auf unsere Kurs Heimat fliegenden Maschinen herab. Zusammengeballte Feuerstöße aus den rückwärts gerichteten MGs empfingen sie jedesmal. Wie Hagelkörner, die gegen Glasscheiben trommeln, so hämmerten die MG-Geschosse aus den acht Rohren des Feindflugzeugs in die Flächen unserer Maschinen.

Mit vom Streifschuß blutendem Hals, statt des durchschossenen rechten Arms die linke Hand am Abzugshahn blieben manche unserer Männer an ihrem Maschinengewehr. Zwei Spitfires und eine Hurricane schossen Funker und Mechaniker einer einzigen Maschine in meisterhaftem gemeinschaftlichem Einsatz ab. Zwei Engländer holte eine andere Besatzung herunter. Eine dritte und vierte sicherte sich einen weiteren Luftsieg. Vier englische Piloten sahen wir am Fallschirm pendeln und ihre noch brennend vor dem Absturz hochgezogenen Maschinen mit wehenden Rauchfahnen in der Tiefe verschwinden.

Aus drei englischen Jagdflugzeugen, die funkensprühend am Boden zerschellten, hatten sich die Flugzeugführer nicht mehr rechtzeitig retten können. Es waren sieben Luftsiege, die „langsame" deutsche Kampfflugzeuge über die schnellen englischen Jäger errungen hatten.

Schon vor der Küste war die Meute der Jäger abgeschüttelt. Sie hatte sich an der Feuerkraft der deutschen Kampfflugzeuge die Zähne ausgebissen. Im wütenden Feuer der überall aufgestörten englischen Flak konnten die aufgesparten Bomben auf neue Ziele fallen. Über zwei Gasbehältern standen bald gewaltige Rauchsäulen. Aus einer Fabrik zuckte an vielen Stellen Feuerschein hoch. Nur eben konnte eine Nachzüglermaschine den über einen Ab-

stellbahnhof in die Höhe geschleuderten Trümmern von Eisenbahnwagen und Schienenstücken ausweichen. Dann lagen die Wasser des Kanals unter uns.

Heldentaten sah selbst noch der Heimflug. Nur mit dem unverletzten rechten Arm die schwer zerschossene, durch einen ausfallenden Motor lahmende Maschine steuernd, brachte ein verwundeter Flugzeugführer seinen Vogel zurück. Über dem Häusermeer Londons hatte ein Beobachter seinem tödlich getroffenen Flugzeugführer den Steuerknüppel aus den Händen genommen. Er saß zum ersten Male in seinem Leben auf dem Pilotensitz, aber er meisterte, wie wir bereits berichteten, die unlösbar scheinende Aufgabe und rettete Kameraden und Maschine. Zahllose Einschüsse zählte fast jedes der Kampfflugzeuge.

Mit ganzem Einsatz hatte die Staffel ihre Tat gewagt, die sie mit dem Tode ihres Besten, ihres Staffelkapitäns, zahlte. Ihr gehört der Ruhm ihres ersten Tiefangriffs gegen das Herz Englands. Ihr gebührt das Verdienst, die englische Abwehr an einem Tag der Großangriffe an vielen Stellen verwirrt und vielen nachfolgenden deutschen Verbänden den Weg gebahnt zu haben.

Geleitzug an Backbord

Die Uhr zeigte fünf. Kurz nach Mitternacht waren wir vor einem Bewacher weggetaucht; die Mondnacht war zu hell, und wir legten Wert darauf, unbemerkt zu bleiben. Eine Weile noch hatten wir ihn schaufeln hören, dann wurde er leiser — war weg.

Die grünen Vorhänge vor der Kommandantennische öffneten sich. Der „Alte", der auf seinem Sofa gesessen und ein Auge voll Schlaf genommen hatte, steckte den Kopf heraus. Frage: „Uhrzeit?"

„Fünf Uhr."

Er rechnete. „In 20 Minuten taucht Boot auf."

„Durchs Boot! In 20 Minuten taucht Boot auf."

Von vorn und achtern wiederholte sich der Ruf.

Zur festgesetzten Minute beginnt das Boot zu steigen. Brausend und zischend drückt die Luft das Wasser aus den Tanks. Der lange Stahlfisch fängt an, im Seegang zu schlingern, nun ein plötzliches Aufrauschen ...

„Boot ist raus", ruft der Leitende, — dann einziehendes Sausen, ein Knacken in den Ohren, ein tiefer Seufzer durchs ganze Boot, mit dem die frische Luft hereinströmt. Das Turmluk ist offen.

Schon stand auch der „Alte" zum Rundblick auf der Brücke. Rein lag die Kimm ringsum, im Süden einige wenige federleichte Wölkchen. Der Himmel klargefegt vom stürmischen Wind des vergangenen Tages, dem auch noch die Dünung zugehörte, die lang und nun ohne Antrieb träge nach Norden schob.

Die Brückenwache zog auf. Wachoffizier, Wachunteroffizier, zwei Signalgasten. Alle mit besten Doppelgläsern. Jeder auf dem Ausguck nach Flugzeugen, Schiffen und Torpedolaufbahnen.

Eine Weile geschah nichts. Das Boot schütterte sanft unter der Einwirkung der einen laufenden Dieselmaschine, die es mit langsamer Fahrt vorantrieb. Die ‚Ladung' zum Wiederaufladen der Akkus war angehängt.

Eine Möwe kam von fernher angerudert, hielt sich eine Zeitlang beim Boot, kreischte enttäuscht, als sie nichts Eßbares fand, und flügelte weiter.

Der Kommandant kletterte wieder in den Turm hinab, um noch bis zum Frühstück ein wenig weiterzudusseln. Er nahm die Gefechtsmütze ab, strich sich den Bart, rieb sich die Augen und reckte die Arme, ehe er sich im Sofa zurechtrückte. Sein Lederzeug war von ausgelaugtem Schwarz, marmoriert von

weißem Seesalz, das in allen Falten krustete. Kaum hatte er die Augen geschlossen, da schlief er auch.

Er hörte nicht, wie zwei Mann aus dem Bugraum mit vollen Abfallpützen vorübergingen; nicht, wie der Leitende und der Zwo-WO. einander mit dem Zentrale-Morgenwitz begrüßten; nicht, daß der Backschafter nebenan in der Messe mit dem Frühstücksgeschirr zu klappern anfing. All das waren gewohnte, gefahrlose Geräusche. Hätte aber die Maschine ihre Umdrehungszahl verändert, oder wäre sonst ein irgendwie ungewohntes Geräusch aufgetreten, er wäre mit unfehlbarer Sicherheit erwacht und in die Zentrale geschossen, geweckt durch den Instinkt derer, die auch im Schlaf noch insgeheim auf Posten sind.

Im Horchraum schaltete der Funker der Wache den Frühnachrichtendienst ein, ehe er nebenan im Funkraum die Kopfhörer umnahm. Einige Minuten erfolgte nichts; er nahm eine Spiegelscherbe und besah eingehend seinen kräftig wuchernden Bart. Schreibstift und Schlüsselblock lagen aufnahmebereit vor ihm.

Da! Das galt ihm! — Schon warf die Hand Buchstaben aufs Papier, Kolonne um Kolonne. Vergessen war der Spiegel. Gesammelte Aufmerksamkeit sprach aus Haltung und jeder Bewegung. Schon war das Blatt gefüllt, schon ein neues begonnen. „Na, die haben ja 'n Haufen vor heute", brummte er vor sich hin, „mal sehen, was es Neues gibt", und machte sich ans Entschlüsseln.

Der Zwo-WO. sah herein. „Funksprüche?"

„Jawohl, Herr Oberleutnant."

„Gib her, gib her."

Während er noch am Entziffern war, kam die Meldung von der Brücke: „An Kommandant, Rauchwolken an Backbord."

Der schoß empor, als hätte er den Schlaf nur vorgetäuscht, griff nach der Gefechtsmütze und passierte mit einer Beugung und Drehung, der man vielfältige Übung ansah, das Schott. Die steile Leiter zum Turm klapperte unter seinen eiligen Tritten.

„Rauchwolken an Backbord", lief unten die Meldung durchs Boot, während oben der Kommandant die Brücke erklomm.

„Brücke Ordnung!" meldete Eins-WO.

„Rührt euch!"

Mit gestrecktem Arm wies er nach Südwesten, wo sich winzig, aber deutlich kleine schwarze Rauchballen über der Kimm erhoben. „Scheinen mehrere zu sein", fügte er hinzu, „vielleicht ein Geleitzug."

Der Kommandant antwortete nichts, er hatte das Glas vor den Augen. „Tatsächlich", sagte er endlich, „Sie haben recht. Na, den sehen wir uns an."

Er ſchmunzelte. „Durchs Boot: Beeilen mit Kaffeetrinken! Boot hat Geleitzug an Backbord, ſetzt ſich zum Angriff vor.“ Schallend kam die Wiederholung aus dem Turm.

„Laſſen Sie beide Maſchinen Fahrt aufnehmen, Kurs zunächſt auf die Spitze des Geleitzuges. Hier — an Steuerbord beſonders nach Flugzeugen ausſchauen, daß wir keine Überraſchungen erleben.“

Er kletterte wieder hinab in die Zentrale und vertiefte ſich in die Karte, in der ſein Operationsgebiet eingezeichnet war. Aha! Das ſtimmte ausgezeichnet. Er nahm den Zirkel, griff am Rande der Karte eine Diſtanz ab, ließ ſie auf den Geleitzug zuwandern, überlegte, zog einige flüchtige leichte Linien, nickte endlich befriedigt, nochmals mit dem Zirkel Diſtanzen prüfend, und gab ſeinen neuen Kurs zur Brücke hinauf.

Durchs Boot zog der Duft friſchen Kaffees. „Es iſt aufgebackt“, meldete der Backſchafter; das Frühſtück konnte beginnen.

Im Bugraum hockten ſchon die Freiwächter auf den Kojen, die Kaffeekanne, Taſſen, den Butterteller, Zulagen und Brot vor ſich auf dem Boden. Man war beengt, mehr noch als ohnehin ſchon auf dem Boot, aber Gewohnheit läßt viel vergeſſen.

Der Kommandant frühſtückte eilig, nahm die Brennſtoffbeſtandsmeldung des Leitenden entgegen und vertiefte ſich dann in die beiden Funkſprüche, mit denen der Zwo-WO. aus dem Horchraum kam.

Aus dem Bugraum erklang Gelächter und fröhlicher Streit.

„Das iſt ja tadellos“, ſagte der Kommandant und tippte auf eines der Telegramme. „Hoffentlich zacken die Brüder nicht zu viel.“ Ein Weilchen ſtarrte er wie abweſend vor ſich hin; dann ſtand er plötzlich auf und begab ſich wieder auf die Brücke.

Die Wachen löſten ab. Im Turm verſammelte ſich ein ſtetig wechſelndes Tabakskollegium; hier allein war das Rauchen erlaubt, hier entwickelten ſich unter mächtigem Qualm die Meinungen, Gerüchte und Parolen, ohne die ein richtiges Bordleben undenkbar wäre. Hier auch empfing man die Meldungen von der Brücke aus erſter Hand.

Der Vormittag kroch dahin, viel zu langſam den Ungeduldigen, die den Angriff nicht erwarten konnten. Ganz unerwartet kam der Alarm.

Die Glocken ſchrillten durchs Boot, Lampen leuchteten auf. Wie reife Früchte vom Baum purzelten die Brückenwächter in die Zentrale.

„Turmluk iſt dicht.“

Schon rauſchte das Waſſer in die Tauchtanks, das Boot neigte ſich, der Zeiger im Tiefenmanometer kletterte, dann war das Boot durchgependelt.

„Schraubengeräuſch an Backbord. Zerſtörergeräuſch an Backbord.“

„Haben sie uns gesehen?" fragte einer.

„Kaum", meinte der Eins-WO., „ein Zerstörer zackte vom Begleitzug ab."

„Zerstörergeräusch wird lauter. Wandert nach achtern aus."

„Ruhe im Boot!" gibt der Kommandant.

Wie die Minuten schleichen! Hat er uns gesehen? — Kommen gleich die ersten Wasserbomben, diese verdammten Teufelseier?

„Zerstörer muß Kurs geändert haben, Geräusch wird lauter, steht."

„Auf x Meter gehen!" befiehlt der Kommandant.

„Auf x Meter gehen."

„Zerstörergeräusch wird lauter, Geleitzuggeräusch schwach, unverändert."

„Der Hund läuft uns von achtern auf", knurrt der Zwo-WO.

„Zerstörer nähert sich rasch."

Atemlose Stille im ganzen Boot.

Da! — Nun hört man ihn sogar mit bloßem Ohr! Jitjitjitjit — ekelhaft!

„Zerstörergeräusch in unmittelbarer Nähe. Wandert sehr schnell voraus." Völlig ruhig die Stimme des Funkmaats.

Dann schwirrt und klingelt es über uns dahin. Wenn sie jetzt nicht kommen, die Wasserbomben — wenn sie jetzt — jetzt — nicht kommen ...

„Zerstörergeräusch wird schwächer, wandert nach Backbord voraus!"

„Uff!" seufzt der Zwo-WO. „Darauf laß uns mal einen kriegen; wenn der gewußt hätte ..."

Das Boot ändert Kurs, zackt ein Stück ab und taucht wieder auf. Keine Luft ringsum. Nun geht's mit Großer Fahrt auf Anlaufstellung. Gelegentlich zeigen kleine, schwarze Rauchballen hinter der Kimm, daß der Geleitzug brav seinen Kurs hält; dann schmeißt einer von den Dampfern eine Schaufel Kohlen nach. Sehr gut.

„Boot fährt Anlauf", gibt der Kommandant durch.

Endlich kommt das „Auf Tauchstationen!", und das Boot bezieht seine Dauerstellung.

Wieder sickern die Minuten, unterbrochen durch lakonische Meldungen.

Zuweilen gibt der Kommandant durchs Boot, was ihm das vorsichtig für Sekunden ausgefahrene Sehrohr zeigt. Er zählt fünf Zerstörer, einen davon als Spitzenreiter, einen an Backbord des Geleitzuges, drei gestaffelt an Steuerbord. In der Mitte „Dampfer die dicke Menge".

Nun kommt die Meldung: „Zerstörer an Backbord und Steuerbord."

Der Kommandant: „Torpedowaffe Achtung! Bugrohre bewässern."

Völlige Stille herrscht im Boot, Erwartung und Ruhe. Jeder Mann hat seine Gefechtsstation inne. Die Mündungsklappen der Rohre werden geöffnet; kaum hörbar flüstern die Torpedobedienungen ihren „Aalen" zärtliche Wünsche zu. Der Leitende persönlich überwacht den Tiefensteuerer.

Plötzlich zwei helle scharfe Detonationen. Was ist denn das? Wasserbomben? Sind wir gesehen? Fliegerbomben womöglich? Oder hat ein anderes Boot gleichzeitig angegriffen? Keine Antwort auf diese Fragen, aber auch keine Wiederholungen von Explosionen. Seltsame Sache!

Und dann die Stimme des Kommandanten: „Schnell auf x Meter gehen!"

Blitzschnell sinkt das Boot, und ehe er noch durchgeben kann, was los ist, hören wir schon, wie es ringsum über uns schaufelt und quirlt: Schucheschuche-schuche, wutschewutschewutsche, watschewotschewatsche, jitjitjitjit.

Der Geleitzug geht genau über uns hinweg. Hat er gezackt, uns gesehen? Versucht, uns zu rammen? Dann müßten doch Wasserbomben kommen! — Aber es bleibt still. Oder hat wirklich ein zweites Boot gleichzeitig angegriffen? — Wir werden's wohl nie erfahren.

„Auf Sehrohrtiefe gehen!"

Langsam hebt sich das Boot.

„Halt, Torpedowaffe h a a l t !"

„So'ne Schweinerei!" flucht der Torpedomechanikermaat, als er den Befehl zum Schließen der Mündungsklappen weitergibt.

Aber dann kommt es plötzlich noch anders.

Dem Kommandant zeigt ein kurzer Blick durchs Sehrohr, daß er schräg hinter seinem Geleitzug steht. Vielleicht kann er doch noch zum Schuß kommen.

„Beide Maschinen Große Fahrt voraus!"

Wieder geht die Torpedowaffe in „Achtung", öffnen sich die Mündungsklappen, legt sich die Spannung wie ein starker Druck über das Boot.

Die E-Maschinen singen und pfeifen, das Ruder kommt auf, die Rohre werden „klar" befohlen und „klar" gemeldet, und in das jubelnde durchs Boot gebrüllte „Los!" hinein stürzen schon alle Mann voraus, um den Auftrieb auszugleichen, der durch das Ausstoßen des Torpedos im Vorschiff entsteht. Gleichgültig, ob man sich die Knochen zerbügelt! Brausen, Zischen, nach innen durchtretender Wasserdampf, Strahlen von spritzendem Seewasser, schwitzende, begeistert strahlende Gesichter, tief herabgebückt unter die niedere Decke, und dann der Befehl: „Auf x Meter gehen!" Rasch senkt sich das Boot, seine Aale laufen ihren tödlichen Weg auf die gestaffelt fahrende letzte Kolonne des Geleitzuges zu. Die Stoppuhren laufen. Eine Minute ist vergangen, noch eine, eine dritte, nichts.

„Boot ist eingesteuert, x Meter", meldet der Leitende.

Immer noch kreist der Zeiger der Stoppuhr. Fehlschüsse? Alle Aale vorbei? — Ist die Laufzeit schon um?

Und dann bricht die Detonation durchs Boot, hart, hell und schüttelnd. Gleich darauf eine zweite. Dann ist wieder alles still. Nur der Horchraum gibt

in kurzen Abständen seine Wahrnehmungen bekannt: „Geleitzug peilt x Grad. Geräusch wird schwächer" und so fort.

Wir aber bleiben im Keller; denn von achtern kommt ein Zerstörer heraufgejitelt. „Der Feger", wie wir ihn nennen, der den Geleitzug von hinten sichern soll. Soll ...

Noch einmal steigt die Spannung im Boot, als das helle, schnelle Geräusch nahe an Steuerbord an uns vorüberklingelt, schwächer wird und verschwindet.

Keinerlei Gegenwirkung? Seltsam. Die Wasserbomben bleiben aus. Wie wir auch warten, es geschieht nichts.

„Was meinen Sie, waren das Treffer?" fragt der Kommandant.

„Einwandfrei", entgegnet der Torpedomaat und lacht. „Das Rauschen hinterher war deutlich zu hören, genau wie damals, als die ‚Waziristan' versackte."

Rauchwolken über London

Zum ersten Male in diesem Krieg hat der Engländer selbst in seiner eigenen Metropole die vernichtende Wirkung der deutschen Luftwaffe zu spüren bekommen. Die Männer der deutschen Luftwaffe haben am 7. und in der Nacht zum 8. September 1940 ganze Arbeit geleistet. Der Befehl ihres Führers und ihres Oberbefehlshabers, des Reichsmarschalls Göring, der auf seinem Gefechtsstand selbst den Einsatz geleitet hat, war für die Besatzung der deutschen Maschinen, die am Tage und in der Nacht in ständig aufeinanderfolgenden Wellen die wichtigsten militärischen Anlagen Londons bombardierten, ein elektrisierendes Signal.

Zur gewohnten Stunde, in der sonst der Gruppenkommandeur den Staffelkapitänen die täglichen Einsatzbefehle bekanntgibt, sind alle Männer des hiesigen Personals zum Gruppengefechtsstand befohlen. Kurze Meldung, kurze, um so inhaltsvollere Ansprache des Kommandeurs: „Kameraden, die Stunde ist gekommen. Mit dem heutigen Tage greifen größere Verbände der deutschen Luftwaffe mit Bomben schwersten Kalibers wichtige militärische Versorgungsanlagen und Kraftwerke der englischen Hauptstadt an. Unser Reichsmarschall selbst leitet den Angriff." Der Kommandeur gibt die Zielverteilung für die Gruppe. Im nächsten Einsatz gilt es, das am Tage begonnene Werk fortzusetzen. Das Geschwader hat Bomben zu landen. „Keine einzige Bombe wird zurückgebracht oder in die Themse geworfen!"

Eine kurze Einsatzbesprechung bei der Staffel. Als wir den Gefechtsstand verlassen, um zu den Maschinen zu gelangen, rollen bereits die Flugzeuge der ersten Staffel zum Start.

Als vorletzte Maschine rollen wir zur Startbahn. Es klappt mit meisterhafter Präzision trotz der auch für den erfahrenen Krieger überraschenden Schnelligkeit der Startfolge. Am Start winkt uns der Geschwaderkommodore erwartungsvoll den Abschiedsgruß zu. Die Aufgaben des Einsatzes nehmen uns gefangen.

Ich sitze vorn in der gläsernen Kanzel der Heinkel-Kampfmaschine. Direkt neben mir der Flugzeugführer.

Das Geräusch der beiden Motoren unserer Kampfmaschine ist ein außerordentlich beruhigendes, gleichmäßiges. Rechts und links von uns bemerken wir andere Maschinen. Wir befinden uns in der Führungskette der Stabsstaffel. Unser Flug geht nun Richtung Kanalküste.

Außer dem Flugzeugführer haben wir vorn in der Kanzel den Beobachter, der auf ſeinem Platz liegt, der nachher bei Anflug des Zieles das Bombenviſiergerät, das ſogenannte Losfernrohr, zu bedienen hat. Er hat ein Maſchinengewehr vor ſich, und er iſt es auch, der, wenn das Ziel in das Fadenkreuz einwandert, in dem Augenblick des Angriffs die Bomben auslöſt. Dann öffnen ſich die Bombenſchächte, und die mitgebrachte Laſt für das befohlene und vorher beſtimmte Ziel fällt hinunter.

Ein wunderbarer Tag. Wir ſchauen durch das Glas unſerer Kanzel hinaus über das Land. Unter uns liegt noch Frankreich. Von der Küſte iſt nichts zu ſehen, aber noch haben wir auch die Höhe nicht erreicht.

Mit uns fliegt außerdem der Funker, der mit dem Rücken zu uns ſitzt und den Himmel genau nach etwa auftauchenden feindlichen Jägern beobachtet. Ganz unten in der Wanne liegt der Bordmechaniker, von dem wir berichten können, daß er kurz vor dem Start vom Kommodore das E.K. I überreicht bekommen hat. Außerdem fliegt noch mein Kamerad von der Rundfunktechnik mit, mit dem ich bereits in Polen und Norwegen geflogen bin. Er hat eine beſonders ſchwierige Aufgabe: er muß außer ſeinen Funkgeräten noch zwei Maſchinengewehre bedienen.

In dieſem Augenblick ſehen wir bereits andere Gruppen von Kampfmaſchinen, die ſich nun zu dem befohlenen Sammelpunkt hinbewegen.

Es iſt ziemlich dunſtig, als wir uns der Küſte nähern. Über uns iſt blauer Himmel, aber uns ſcheinen die Städte, Dörfer, die Straßen und Felder Nordfrankreichs in einem leichten Dunſt zu verſchwinden. Wir ſind ſehr geſpannt, wie es an der Küſte ſein wird.

Wir fliegen in einem mächtigen Verband. Der Flugzeugführer neben mir macht faſt unmerkliche Bewegungen am Steuerknüppel, mit den Füßen bewegt er einmal das linke, einmal das rechte Pedal. Er ſitzt in olympiſcher Ruhe hier oben in der gläſernen Kanzel und ſchaut hinaus. Der Beobachter gibt ab und zu Weiſungen für den Kurs, aber das iſt im Augenblick nicht ſehr ſchwierig. Er muß ſich nur genau nach den rechts und links fliegenden Maſchinen richten.

Eine große Schwierigkeit beſteht darin, daß wir eine ſehr beträchtliche Höhe erreichen werden, da müſſen wir mit künſtlicher Atmung arbeiten. Ich kann immer nur ganz kurze Zeit ſprechen, vielleicht ein oder zwei Minuten, und muß dann ab und zu einen Schluck aus der Sauerſtofflaſche nehmen.

Das Meer iſt erreicht. Wir wiſſen, rechts und links, vor und hinter uns fliegen deutſche Maſchinen den gleichen Kurs. Die voraufgegangene Welle kehrt zurück. Wir werden Zeugen der Wirkung ihres Einſatzes, als wir die See mit dem Kurs auf London erreichen. Am nördlichen Horizont ein glühender Kern: Das Herz des engliſchen Weltreiches. Der brandrote Schein am Himmel weiſt uns den Kurs auch ohne Kompaß.

Kurz vor dem Ziel die Themse. Dahinter brandrote Glut und schwelende Rauchwolken. Unter uns, rechts und links, neben und um uns spielen die Scheinwerfer der englischen Abwehr. Die englische Flak schießt aus allen Rohren Planfeuer. Sie hat uns nicht erkannt.

Auf jeden Fall vermag die ausgesprochen passive Abwehr uns in keiner Weise zu stören. Genau nach Kurs fliegen wir einen größeren Brandherd an. Ein Gaswerk ist vernichtet und brennt lichterloh. Davor einige Gasometer sind unser befohlenes Ziel. Noch ein Anflug, umspielt von Scheinwerfern, die Bomben sind klar. „Hinein" — eine geschickte Kurve des Flugzeugführers ermöglicht uns allen, die Wirkung des Angriffs zu erkennen. Am Ziel ein jähes Aufflammen und eine darauf folgende rasche Ausbreitung des Brandes. Die Tankanlage ist getroffen.

Ein schauerliches Bild beim Abflug. Kilometerweit — mindestens zehn Kilometer in der Länge und Breite — im Gebiet unserer Gruppe ein einziges Flammenmeer.

Nach der Landung Meldung beim Kommandeur, der eben selbst vom Einsatz zurückkehrte. Ein stolzes Bewußtsein des Erfolges erfüllt alle Besatzungen. Sie kennen die Härte des Krieges und wissen um die Wirkung der vernichtenden Waffe. Sie haben den Einsatz in Warschau, um Rotterdam, Bombenangriffe um Paris und andere miterlebt.

Noch lange wird das Erlebnis besprochen. Nicht durch große Worte, aber um so eindringlicher wirkt die nüchterne Schilderung jedes einzelnen Angriffs. Wohl die wenigsten von uns werden in diesen Morgenstunden Schlaf finden. Für den Gruppenkommandeur bleibt noch die stolze Meldung an den Geschwaderkommodore: „Auftrag ausgeführt, alle Maschinen vom Einsatz zurück."

Schnellboot-Erfolge

Wie der Wehrmachtbericht meldete, versenkte ein Schnellboot bei Portland einen 18 000-Tonnen-Dampfer. In der folgenden Nacht gelang es, aus einem Geleitzug vier Dampfer zu versenken und einen in Brand zu schießen.

Das war ein stolzer Anfang für das Schnellboot, das am Abend vorher erst an die Front gekommen war und gleich bei der ersten Unternehmung einen Riesen von 18 000 Tonnen in die Tiefe schicken konnte. Anfangs schien es, als sollte diese Unternehmung erfolglos bleiben. Weit und breit konnte kein Schatten ausgemacht werden. Die Engländer schienen keine Lust zu verspüren, den von Nacht zu Nacht für sie gefährlicher werdenden Kanalweg zu benutzen. Schon hatten die Boote den Rückmarsch angetreten, als plötzlich weit voraus ein Licht auftauchte. Noch war nicht zu erkennen, ob es ein lohnendes Ziel sein würde. Doch dann wurde der Schatten größer und größer, bis niemand mehr daran zweifelte, daß dies der fetteste Brocken sein würde, den bisher ein Schnellboot versenkte, denn daß der Dampfer daran glauben mußte, stand schon jetzt fest.

Dichter und dichter wurde aufgelaufen. Immer deutlicher wurden Einzelheiten erkennbar. „Der hat gut und gerne seine 18 000 Tonnen", meinte der Kommandant, „und bewaffnet ist er auch." Das waren die letzten Worte, die über den noch schwimmenden Dampfer gesprochen wurden, dann ging alles blitzschnell. Ein Torpedo verließ das Rohr, und ehe die dort drüben daran denken konnten, ihre Geschütze zu besetzen oder die Fahrtstufe zu verändern, bäumte der Riese sich schon auf. Für einen Augenblick ragte der Bug gen Himmel, dann ward nichts mehr gesehen.

Am nächsten Abend laufen die Boote wieder aus. Ein widerliches Wetter ist es in dieser Nacht. Ringsum ist es düster, kaum ist die Kimm auszumachen, dazu regnet es, was vom Himmel herunter will. Immer wieder muß das Glas abgewischt werden, und doch ist nichts zu erkennen, denn die Boote sind weit in die Bucht von Brighton hineingestoßen. Wenn der Engländer draußen nicht zu finden ist, dann muß er bis unmittelbar vor seinen Häfen aufgesucht werden. Doch nichts ist zu sehen. Nur Scheinwerfer leuchten in kurzen Abständen rings um uns auf.

Sie wissen wieder einmal nicht, ob Gefahr aus der Luft oder auf dem Wasser droht. Immer wieder strahlen sie nach oben und versuchen die niedrige Wolkendecke zu durchdringen, huschen dann schnell über das Wasser und gehen

wieder nach oben. Ob sie auf dem Wasser nichts entdecken? Es muß ein Spiel sein, das die Nerven angreift, und das die Briten auf ihrer Insel bisher nicht kennenlernten. Allmählich scheinen sich die Männer an den Scheinwerfern auf Luftgefahr geeinigt zu haben und lassen uns ungeschoren. Sie konnten es anscheinend nicht glauben, daß deutsche Überwasserstreitkräfte schon bis in die tiefsten Winkel und Ecken der Insel vorstoßen.

Auf und ab ziehen die Boote. Das Warten beginnt. Die große Frage, die allnächtlich gestellt wird, taucht auf: Treffen wir etwas, oder müssen wir ohne Siegeswimpel nach Hause laufen? Dann jedoch wird ein Schatten entdeckt, ein zweiter, und plötzlich stehen wir mitten in einem englischen Geleitzug. An Backbordseite, an Steuerbordseite, überall stehen jetzt englische Dampfer, und mitten zwischen ihnen die Schnellboote. Ganz schöne Brocken befinden sich in diesem Geleitzug. Jetzt gibt es kein vorsichtiges Anlaufen mehr, hier muß sich jedes Boot seinen Dampfer aussuchen, mit hoher Fahrt auf ihn zulaufen, schießen und sich auf den nächsten stürzen. Wenn die Schnellboote den Namen „Stukas der Meere" noch nicht hätten, hier in dieser Nacht würden sie ihn verdient haben. Zwei Dampfer hat unser Boot vor sich, der eine lohnt den Aal nicht. Aber der nächste, der soll dran glauben. Also an dem kleinen vorbei, und dann raus mit dem Torpedo.

Auf dem kleinen Dampfer aber scheint ein schneidiger Kapitän zu stehen. Plötzlich steuert er auf das Schnellboot zu, um es zu rammen. — „Hart steuerbord!" — und schon dreht das flinke Boot und kommt gerade vorm Bug des Dampfers frei, der tief im Wasser liegt.

In Sekundenschnelle spielt sich jetzt alles ab. — „Steuerbordrohr fertig?" — „Steuerbordrohr ist fertig!" — „Rohr los!" — „Hart steuerbord!" Während das Boot noch im Abdrehen ist, fliegt der Dampfer auch schon auseinander. Riesige Stücke wirbeln in der Luft umher. Splitter prasseln an Deck, verbiegen die Reeling und reißen Splitter aus der Bordwand des Schnellboots. Das ging noch einmal gut ab, aber wer konnte ahnen, daß der Dampfer mit solcher Wucht auseinanderreißen würde! Ein 10 000- bis 12 000-Tonnen-Dampfer muß wieder in der englischen Schiffsliste gestrichen werden.

Inzwischen sind die anderen Boote nicht müßig gewesen. Noch wissen wir nicht, welche Dampfer sie versenkt haben, aber trotz des Angriffs haben wir doch beobachtet, daß zwei weitere Dampfer versenkt worden sind. Die Reste des Geleitzugs sind inzwischen auseinandergelaufen wie eine Schafherde, in die der Wolf eingebrochen ist. Wieder prasselt der Regen nieder, so daß es schwer ist, irgend etwas zu erkennen. Aber die Suche nach den restlichen Dampfern wird nicht aufgegeben, weit voraus scheinen die anderen Schnellboote zu stehen. Man sieht die Feuerstöße von Maschinengewehren und hört die Abschüsse englischer Geschütze, dann ist alles still.

Da tauchen plötzlich neue Schatten auf. Schlank sind sie und kommen schnell auf. Englische Schnellboote glaubt einer zu erkennen, bis einwandfrei feststeht, daß es englische Zerstörer sind, die anscheinend den Geleitzug schützen sollten und nun, nachdem ihre Schützlinge zusammengehauen sind, darangehen, uns zu jagen. Etwas spät und dazu noch zwecklos. Eine dicke Regenbö nimmt uns auf. Der Heimmarsch kann angetreten werden. Als es kurze Zeit später wieder etwas aufklart und zu dämmern beginnt, sind die Zerstörer nicht mehr zu sehen. Erst nach dem Festmachen im Stützpunkt stellt sich der Erfolg dieser Nacht in seinen vollen Ausmaßen heraus, als die Kommandanten dem Flottillenchef Meldung machen: Fünf Dampfer sind versenkt worden, drei davon mit etwa 30 000 Tonnen und einer mit 6000 Tonnen durch Torpedos, zwei weitere durch MG-Beschuß, von denen einer in Brand geraten, der andere gekentert ist.

„Ich wollte ihn", so berichtet der Kommandant, „durch MG-Feuer zum Stoppen bringen, denn bei seinen dauernden Zickzackkursen war es unmöglich, einen Torpedo anzubringen. Wie ein Kreisel drehte sich der Dampfer hart backbord, danach hart steuerbord, bis er plötzlich — ich traue meinen Augen kaum — kentert und verschwindet. Anscheinend ist bei dem harten Drehen seine Deckladung ins Rutschen gekommen, so daß der über mein MG-Feuer nicht sehr erfreute Rudergänger den Dampfer nicht mehr halten konnte. So habe ich einen 6000-Tonnen-Dampfer versenkt und meinen Torpedo trotzdem gespart."

Fünf Siegeswimpel wehen an diesem Morgen auf den Schnellbooten. Fünf englische Dampfer fahren weniger. Die Kapitäne der übrigen aber werden Zweifel bekommen haben, ob es ratsam ist, sich weiterhin dem Schutze englischer Zerstörer anzuvertrauen, wenn deutsche Schnellboote in Sichtweite der Küste trotzdem angreifen und versenken.

Das war eine einzige Staffel

Die sechste Staffel eines deutschen Zerstörergeschwaders ist eben gestartet. Die endlosen Apfelbaumreihen der Bretagne sind mit der Küste längst im Dunst zurückgeblieben; unten breitet sich blau und schimmernd wie Seide die See. Die englischen Kanalinseln Jersey und Guernsey waren wie gelbgetupfte grüne Flächen kurze Zeit in Sicht, und voraus zeichnet sich die englische Südküste immer klarer am Horizont ab. Die sechste Staffel ist nur eine kleine Einheit des gewaltigen Verbandes, der jetzt in tiefgestaffelten Formationen nach Norden fliegt.

Der Hauptmann führt seine Staffel wie immer, und hinter ihm fliegen die beiden Leutnants, die vier Feldwebel der Staffel. Es ist eine Kampfgemeinschaft, die eisern zusammenhält, und bei der jeder bereits des öfteren sein Leben für den Kameraden eingesetzt hat; sie haben sich schon alle in den Luftschlachten dieses Krieges gegenseitig das Leben gerettet, und das ist wohl die stärkste Bindung, die es im Leben unter Männern und Soldaten geben kann. Die Stukas halten unbeirrt ihren Kurs. Diesmal ist es nicht auf die Hafenstadt abgesehen, und die englischen Jagdstaffeln, die dort unten gestartet sind und begonnen hatten, sich in langen Spiralen hochzuschrauben, bleiben allmählich zurück. Das Ziel ist heute ein großer Militärflugplatz. Es ist einer der Plätze, von dem die Briten zu ihren nächtlichen planlosen Bombenangriffen auf Westdeutschland starten. Und jetzt, jetzt liegt unten der Platz. Ein großes längliches Rechteck, und in der oberen Ecke dieses Rechtecks liegen die Hallen und Unterkünfte der feindlichen Maschinen. Die Abwehr ist lebendig geworden, und bald stehen die Rauchwolken der explodierenden Flakgeschosse in den Himmel gewischt: der „Blumenkohl" des Fliegers beginnt zu schießen! Die Stukas haben sich zum Angriff formiert, und der Erfolg ihres Manövers macht sich sofort bemerkbar: Der Blumenkohl bleibt weit querab. Die Zerstörer fliegen unterdessen Jagdschutz für den angreifenden Verband, bereit, wie Habichte sofort auf jeden hochsteigenden englischen Jagdverband herunterzustoßen. Die Stukas gehen zum Angriff über! Die Führermaschine kippt plötzlich steil nach unten ab, und hinterher stürzen nacheinander die folgenden.

Ein unvergleichliches und tolles Bild! Wie rasende schwarze Schatten fegen die deutschen Flugzeuge herunter, und um sie herum zuckt, blitzt und flammt das erbitterte Abwehrfeuer der Flak. Jetzt fängt die erste Maschine ab, die verderbenbringende schwere Bombe löst sich, rast in der Sturzrichtung weiter

und schmettert mitten in eines der Hallengebäude. Ein greller Feuerschein blendet das Auge für einen Augenblick, dann quillt die ganze Halle wie eine zerplatzende Seifenblase auseinander. Erst langsam scheinbar und dann schlagartig, wie mit einem gewaltigen Ruck fetzen Mauern, Eisendächer, schwere Konstruktionsteile strahlenförmig auseinander, dazwischen gischten die blaugrauen Polypenarme hochzischender Rauchwolken. Mitten aus dem tobenden Wirbel schießt eine graubraune Staubfontäne nach oben, der Wind treibt ihre obere Hälfte wie ein wehendes, flatterndes Fahnentuch vor sich her, ehe sie in einem Hagel von Gesteins- und Eisenbrocken in sich zusammenbricht. Nun schlagen düstere, blutrote Flammen aus den grauen und schwefelgelben Explosionswolken, in die immer noch ein unaufhörlicher Hagel von Trümmern prasselt, und dann ringelt sich eine pechschwarze Brandwolke langsam nach oben.

Das alles geschieht in unvorstellbarer Geschwindigkeit. Eben erst hat das erste Stuka-Flugzeug abgefangen, einen Augenblick lang leuchtet seine Bauchseite im Sonnenlicht, und nun zieht die Maschine langsam wieder herauf, unaufhörlich verfolgt von wütendem Flakfeuer. Hinter ihr greifen die anderen Maschinen an. Mit unheimlicher Regelmäßigkeit blitzt es auf, quillt grauer Rauch, prasseln die Trümmer, lodern die Flammen und wälzt sich die pechschwarze Brandwolke über den Platz. Es ist so, als ob gewaltige Hämmer in gleichmäßigem Takt auf den Flugplatz herunterschmetterten, ein Hämmern, gegen das es kein Mittel gibt. Schon lange schweigt die Flak, überwältigt und buchstäblich in den Boden gestampft von der unvorstellbaren Wucht des Stuka-Angriffs. In wenigen Minuten ist alles erledigt, die Stukas sammeln sich wieder und gehen auf Gegenkurs, wie immer begleitet von den Zerstörern.

Jetzt, auf dem Rückflug, liegt wieder W. vor den Schnauzen der Zerstörer. Während des Angriffs auf den Flugplatz sind im Halbkreis um die Stadt die Sperrballone hochgezogen worden. Gleichzeitig sind auch die englischen Jagdstaffeln hochgestiegen, und ungefähr 1000 Meter unter der sechsten Staffel schrauben sich die enggeschlossenen Ketten der Angreifer nach oben, die nun von der sechsten Staffel angenommen werden.

Der Staffelkapitän gibt durch die Sprechfunkanlage die letzten Anweisungen an jede einzelne Flugzeugbesatzung. Der gegnerische Verband ist ungefähr zwanzig Maschinen stark und zahlenmäßig überlegen. Die deutschen Flieger sind bereit. Da! Die erste Überraschung! Während die Augen der Flugzeugführer noch an den hochkurvenden Gegnern hängen, um die beste Angriffsmöglichkeit zu erspähen, fegt unerwartet plötzlich aus einer Wolke ein einzelnes Jagdflugzeug heran und fliegt direkt auf den Staffelführer zu. Es ist graugrün bemalt und hat eine hellblaue Bauchseite. Einen Augenblick noch überlegt der Hauptmann, und das genügt, um die andere Maschine nahe heranzulassen. Aus den Flächen zucken schlagartig kleine rote Feuerzungen, und schon

sieht der Hauptmann die „weißen Mäuse" der Leuchtspurmunition an seiner Kanzel vorbeiflitzen. „Hol's der Teufel, das ist ja eine Hurricane!" In Gedankenschnelle hat der Staffelkapitän reagiert. Die Kanonen des Zerstörers schmettern los und treffen die Hurricane aus ungefähr 50 Meter Entfernung in dem Augenblick, als sie gerade hochziehen will und für den Bruchteil einer Sekunde die leicht verwundbare Bauchseite zeigt. Die Treffer sitzen genau, und gleichzeitig sieht der Hauptmann links an seiner Kabine vorbei MG-Leuchtspur in dünnen Strichen zur feindlichen Maschine ziehen: der Hintermann hat ebenfalls das Feuer mit den MGs eröffnet. Wie ein Schatten huscht nun die schwer getroffene Hurricane unter der rechten Fläche des Staffelführers weg, ihre rechte Tragfläche ist aufgerissen, und aus den zerschossenen Tanks ziehen lange Feuerstreifen hinter der Maschine her, die schräg in die Tiefe stürzt. Der wäre erledigt!

Unterdessen sind schon alle Maschinen der Staffel in einzelne Luftkämpfe verwickelt, und am Himmel bei W. ist ein erbitterter Kurvenkampf im Gange. Zwei Maschinen der deutschen Staffel sind hinter einer Kette von Hurricanes hergestoßen, der Feuerkampf tobt, noch einen Augenblick lang leuchten die Balkenkreuze, die Kokarden der Engländer und die hellen Streifen der Leuchtspurmunition. Und dann hat der Dunst diese Gruppe verschluckt. Die Staffel ist um zwei Maschinen verkleinert worden, die sich jetzt wohl unten irgendwo mit den Jägern herumschlagen. Und nun gilt es, eisern zusammenzufliegen.

Der Funker der dritten deutschen Maschine meldet seinem Flugzeugführer, einem Oberleutnant, plötzlich: „Sechs feindliche Maschinen hinter uns." Die Deutschen drehen steil gegen die heranbrausenden Briten, und ehe die Kurve ganz vollendet ist, hat der Oberleutnant das Feuer schon eröffnet. Die letzte der feindlichen Maschinen ist für einen Augenblick im Leuchtkreis seines Visiers, aus allen Läufen des Zerstörers bricht der Feuerstoß. Drüben zuckt es auf, vom Rumpf der Hurricane fliegen einige Fetzen weg, das Flugzeug bäumt sich auf, stellt sich auf eine Fläche und taumelt dann in großen Spiralen nach unten. Der Funker des Oberleutnants hatte gleichzeitig auf die erste der feindlichen Maschinen geschossen. Unaufhörlich rattert sein Maschinengewehr, nur von den kurzen Augenblicken des Trommelwechsels unterbrochen. Fast gleichzeitig mit seinem Flugzeugführer hat auch er sein Ziel getroffen.

Unvermindert tobt der Kampf weiter. Die britischen Flieger haben sich für einen Augenblick etwas abgesetzt. Unten ist unterdessen die Erde allmählich verschwunden. W. ist kaum noch zu erkennen, und voraus liegt die Insel Wight. Der Stukaverband fliegt bereits weit draußen überm Kanal unter dem sicheren Schutz der Kameraden, und die sechste Staffel, als Nachhut, macht sich zu neuem Feuerkampf bereit. Wieder brausen die dichtgestaffelten Reihen der feindlichen Jäger heran. Der Oberleutnant sieht, wie urplötzlich eine Hurricane

hinter einem deutſchen Jäger hängt und ſich gerade anſchickt, in aller Gemütsruhe die MGs leerzufeuern. Schon hat er eingekurvt, ſtößt auf den Angreifer herunter, und gleich beim erſten Feuerſtoß zerbricht die feindliche Maſchine in der Luft. Trümmer wirbeln herunter, dann öffnet ſich ein Fallſchirm, und der feindliche Pilot treibt in ſtetigem Landwind langſam auf See hinaus.

Unterdeſſen war der Staffelkapitän auf eine Kette angreifender Hurricanes heruntergeſtoßen. Die erſte der angenommenen Maſchinen verſucht, durch ſtetiges Rechts- und Linkskurven aus dem vernichtenden Feuerbereich der Kanonen zu kommen. Gleichzeitig haben die feindlichen Jäger „die Brauſen geöffnet", und der Staffelkapitän iſt umgeben von einem dichten Netz glühender Leuchtfäden. Schon aber haben die Kanonen des Zerſtörers ihr Ziel getroffen, und wieder taumelt eine feindliche Maſchine, ſtellt ſich auf eine Fläche und verſchwindet in ungeſteuertem Trudeln nach unten. Im blauen Waſſer gibt es einen kleinen weißen Schaumklecks, etwas Giſcht wirbelt, und dann iſt nichts mehr zu ſehen. Genau wie eben der Oberleutnant wurde auch die Maſchine des Staffelkapitäns gleichzeitig von zwei Seiten angegriffen. Und genau wie eben gelang es auch dieſem Funker, ſeinen Gegner zu treffen. Übrigens die einzige Spitfire des Tages. Urplötzlich hing ſie etwas überhöht über dem Zerſtörer und ſetzte mit raffiniert geſteuerten Kunſtflugfiguren, dabei aus allen Rohren feuernd, zum Angriff von hinten auf die feuerſpeiende Maſchine an. Der Funker, ein ruhiger, langgedienter Stabsfeldwebel, ließ ſich weder durch Kunſtflugfiguren noch durch die feuerſpeiende „Gießkanne" verblüffen und wartete, bis die Spitfire auf kürzeſte Entfernung herangekommen war. Dann ſchoß er wie auf dem Übungsflug ſeine Trommel leer, und kurz darauf war unten im grünlich-blauen Waſſer ein zweiter Schaumflecken.

Die feindlichen Jäger haben nun genug, man befindet ſich jetzt über der Inſel Wight. Die Briten drehen ab, drücken nach unten weg und ſind in wenigen Sekunden verſchwunden. Der deutſche Verband ſammelt ſich, die „Sechſte" hat das Feld behauptet und dabei ſechs einwandfreie Abſchüſſe erzielen können. Damit hat die Staffel jetzt insgeſamt 43 Luftſiege, und zwar nur über Jäger. Der Staffelkapitän machte ſeinen achten und neunten, der Oberleutnant ſeinen ſiebenten und achten Abſchuß.

Die ſechſte Staffel fliegt nach Hauſe, und die Inſel Wight iſt kaum noch zu erkennen. Die „E." wird plötzlich langſamer, und es iſt offenſichtlich, daß dieſe Maſchine in den Luftkämpfen ſchwere Treffer bekommen hat. Die Kameraden der anderen Flugzeuge ſtehen durch die Sprechfunkanlage in ſtändiger Verbindung mit der Beſatzung der Maſchine. Ein Motor iſt ausgefallen, der andere verliert unaufhörlich an Touren. Die Staffel iſt dicht an das gefährdete Flugzeug herangeflogen, alle Maſchinen haben die Fahrt aufs äußerſte gedroſſelt. Ruhig und wie ſelbſtverſtändlich treffen die beiden Inſaſſen der an-

geschossenen Maschine die Vorbereitungen zur Notwasserung auf dem Kanal. Das Wasser ist allerdings nicht gerade hervorragend dazu geeignet.

Die Besatzungen der anderen Flugzeuge schweigen, damit die beiden Flieger, die sich zur Seefahrt fertig machen, ungehindert miteinander sprechen können. Sie können die Unterhaltung der beiden in ihren FT-Hauben genau verstehen und abhören. Der Flugzeugführer der Maschine, der Feldwebel E., fragt seinen Funker, den Unteroffizier M.: „Sollen wir die Kabine schon abwerfen?" — „Nee, warten wir noch 'n bißchen, bis wir weiter unten sind." Die „E." ist langsam heruntergeglitten, jetzt hängt sie dicht über den Wellenkämmen, und nun berührt der Schwanz des Flugzeugs bereits die See. Erst spritzen kleine Wasserfontänen hoch, und dann setzt das Flugzeug hart auf und ist plötzlich von einer weiß aufstäubenden Gischtwolke verdeckt. Erst nach einigen Sekunden können die oben fliegenden Kameraden erkennen, daß die Maschine tadellos aufgesetzt hat. Der Funker bringt das Schlauchboot heraus, öffnet die Preßluftflasche, und nun schwabbert neben dem auf- und abtanzenden Flugzeug das gelbe Gummiboot. Die beiden unten lassen sich jetzt ins Wasser plumpsen und klammern sich an beiden Seiten des Gummibootes fest. Die getreue „E." sackt langsam ab, und schon schlagen die ersten Spritzer über die Metallflügel. Jetzt verschwindet die Kanzel, dann die beiden Motoren, nun ragt noch einen Augenblick der Rumpf mit dem Leitwerk heraus, und dann sind nur noch einige quirlende Strudel zu sehen und zwei Mann in einem Gummiboot.

Die Staffel kreist über der Unfallstelle, und die Funker der Flugzeuge setzen fieberhaft für die unten treibenden Kameraden SOS-Meldungen mit genauer Standortangabe ab. Der Staffelkapitän hat eine Maschine wegbeordert mit dem Auftrag, auf dem nächsten deutschen Fliegerhorst Unfallmeldung abzugeben.

Eine halbe Stunde mag vergangen sein, als von der Küste kommend ein deutsches Do-18-Flugboot dicht über die Wellen heranfliegt. Die kreisenden Zerstörer haben höchste Eile, sie haben ihren Benzinvorrat bis an die Grenze des Möglichen ausgenützt, und es wird Zeit, auf Heimatkurs zu gehen. Im Wegfliegen sehen sie, wie sich die Do 18 neben dem treibenden Schlauchboot auf das Wasser setzt. Die Kameraden sind gerettet. — Einige Stunden später melden sich bei dem Staffelkapitän der „Sechsten" zwei triefende Gestalten. Es ist die gerettete Besatzung der „E.".

Luftminen-Einsatz

„Die Verminung britischer Häfen wurde fortgesetzt." Ein kurzer Satz im Wehrmachtbericht, der verschiedentlich der Öffentlichkeit Kenntnis vom Luftmineneinsatz gegeben hat. Unscheinbar neben den großen zahlenmäßig belegten Erfolgen der deutschen Luftwaffe wird mit militärischer Kürze der Arbeit der deutschen Minenflieger gedacht, deren tägliches — oder nächtliches — Werk den Schiffstod in die englischen Schiffahrtswege und die Häfen Englands legt.

Irgendwo auf einem Flugplatz in dem von Deutschland militärisch beherrschten europäischen Raum starten wir gegen das befohlene Ziel an Englands Küste. Einsatzbefehl ist bekannt, Kurs errechnet. Beladen mit den Luftminen, der furchtbaren Waffe, fliegen wir gegen England.

Mit sicherer Stetigkeit fliegen wir unser befohlenes Ziel an der englischen Küste an. Unter uns die weite See. Fast auf die Minute nach dem errechneten Kurs nähern wir uns der Küste. Das eigentliche Werk kann beginnen. Genau im befohlenen Ziel müssen unsere Minen abgeworfen werden. Also angespannte Beobachtung der Küste.

Die Engländer scheinen zu schlafen. „Paßt doch auf, ihr Burschen!" brummt einer von uns ins Mikrophon. Da, links und rechts spielen Scheinwerfer. „Sucht nur, sucht." — Jetzt kann unser Ziel nicht mehr weit sein. Kurzer Vergleich der Karten, Uhrzeit. „Werfen, los!" Lautlos senken sich unsere Minen ins Meer. Sie liegen wieder genau. Wir haben Glück gehabt. Der Einsatz scheint beinahe uninteressant, denn auch Heimflug und Landung vollziehen sich ohne Störung.

Ein andermal bieten die Engländer und ihre Abwehr wesentlich mehr Überraschungen. Wir fliegen entlang der Küste und werden beinahe weitergereicht von Scheinwerfer zu Scheinwerfer. Unerkannt! Auf einmal flammt unter uns, links und rechts von uns ein Feuerwerk auf. Sie haben uns. Strahlende Helle umspielt die Maschine. Wir selbst im Rampenlicht, das einen Filmstar in helles Entzücken versetzen würde. Für uns die genau gegenteilige Wirkung. „Raus, nichts als raus aus diesem Feuerwerk", das durch die englische Flak — die allerdings zu kurz liegt — in seiner Farbenwirkung noch verschönt wird. Dabei haben wir unsere Minen noch nicht geworfen. Immerhin glückt es uns nach einiger Zeit — sind es Minuten oder nur Sekunden gewesen? —, im Dunkel der Wolken unterzutauchen. Jetzt noch mal ran, unser Ziel muß aus-

gemacht, die Minen müſſen geworfen werden. Sie werden geworfen und ſitzen auch diesmal wieder richtig.

Unerfreuliche Überraſchungen bieten uns manchmal auch die engliſchen Jäger. Doch auch hier hat die Luft Löcher gelaſſen, durch die unſere Maſchine ſicher ihren Kurs ſteuert, um ſchließlich doch die Minen zu werfen.

Als letzte denkbare Überraſchung blieben uns dann noch die Ballonſperren nicht erſpart. In jedem Falle für die geſamte Beſatzung ein Erlebnis beſonderer Art, vor allem, wenn wir mit der beladenen Maſchine ſicher wieder herauskurbeln und trotzdem nochmals die Küſte anſteuern, um die Minen zu werfen. Geſpannte Aufmerkſamkeit iſt eben in jedem Augenblick notwendig, beſonders wenn man plötzlich in nächſter Nähe ein quallenartiges Gebilde ſeitwärts vorüberziehen ſieht. „Sperrballone!" Jeder von uns ſchreit das Zauberwort ins Mikrophon. Voll verbiſſener Wut feuern wir aus allen Rohren auf dieſe unangenehmen Brüder — backbord zieht einer ab. „Hoffentlich hat es den Burſchen erwiſcht!" Doch ſchon erſcheint ſteuerbord eine neue Qualle. „Feuern!" Wenn man ſo etwa 15 Ballone in allen Richtungen hat vorüberziehen ſehen, iſt es doch eine freudige Erleichterung, feſtzuſtellen, daß die Luft wieder rein iſt. Ganz abgeſehen davon, daß unſer Feuer auf die Ballone die engliſche Flakabwehr natürlich auch zu — allerdings unwirkſamen — Taten aufgeſtachelt hat. Kaum ſind wir in reſpektvoller Entfernung der Ballonſperre, drehen wir nochmals ab zur Küſte; Ziel ausgemacht und hinein mit den Minen!

Das Werk der deutſchen Minenflieger iſt Präziſionsarbeit. An jeden Mann ſtellt der Luftmineneinſatz ſchwerſte Anforderungen. Lautlos ſenken ſich die Minen ins Meer, in das genaueſtens feſtgelegte und bezeichnete Ziel. Sonſt ſind ſie einmal wirkungslos, zum anderen bieten ſie möglicherweiſe Gefahren für die eigene Schiffahrt. Keine Abwehr der Engländer vermag die deutſchen Minenflieger in ihrer Arbeit zu ſtören.

Um ſo ſtolzer das Gefühl beim Heimflug nach erfolgreichem Abwurf. Erſt mal anſtändig gefrühſtückt. Und dann ein fröhliches Lied, in das jedermann der Beſatzung mehr oder weniger ſchön und laut einſtimmt. Ein muſikaliſches Erlebnis bietet in ſolchen Fällen vor allem die Mundharmonika. Und wenn wir dann noch den engliſchen Song anſtimmen: „It's a long way to Tipperary ...", dann hat das in unſerem Fall zweifellos ſeine gewiſſe Berechtigung.

Da griff der Beobachter zu

Es war die 9. Staffel, mit der wir flogen. Unsere 9. Staffel, die Staffel der meisten Tiefeinsätze. Zum erstenmal griffen wir heute England im Tiefflug an. Zehn Meter, fünf Meter, zwei Meter hoch stürmten wir über den Kanal. Englands Steilküste mußten wir mit einem Satz anspringen. Oft nur Zentimeter scharf fetzten wir über die Hügelkämme der südenglischen Landschaft hin. Greifbar nahe unter uns lagen die Tankfallen und Schutzgitter des Küstenstreifens. Bestürzt eilten in allen Ortschaften die Menschen zu den Türen ihrer Häuser und den Eingängen der Luftschutzgräben. Radfahrer rollten wie Igel zusammengekugelt in irgendeinen Straßengraben hinein. Da waren unsere Do's schon über ihnen und längst ein Stück weiter nach England hinein. Grün mit grauem Saum von Steingebäuden sprang uns unser Ziel entgegen: ein Flugplatz. Schon hatten die beiden Ketten vor uns ganze Arbeit geleistet. Da fielen auch unsere Bomben. Grauweiß standen über allen Hallen die Explosionswolken der Bombeneinschläge.

Eben wollten wir uns zu freuen beginnen. Noch hingen unsere Augen an dem eindrucksvollen Bild in der Tiefe. Da sackte der Flugzeugführer plötzlich leicht nach vorn über. „Nach Hause!" sagte er noch. Da fiel ihm schon die linke Hand, aus der rot ein Blutfleck quoll, kraftlos vom Steuerknüppel. Der Kopf sank nach vorn. Hätte nicht der Beobachter im letzten Augenblick zugepackt und den Steuerknüppel in seine Hand genommen, dann hätte sich das Flugzeug wie ein Pfeil in den Boden gebohrt. Aber der Oberfeldwebel überschaute im Sekundenbruchteil die Situation. Über seinen zusammengesunkenen Oberleutnant gebeugt hielt er den Steuerknüppel nun in seinen Fäusten. Und gab Gas, soviel er konnte. Langsam löste sich die Maschine aus Bodennähe, kletterte stetig in die Höhe. Wir waren wohl hundert Meter hoch, da gab der Oberfeldwebel ein Kommando an uns, die alarmierte Besatzung: „Fertigmachen zum Absprung!"

Noch waren die Füße des tödlich verwundeten Flugzeugführers an den Pedalen festgeschnallt. Der Oberfeldwebel hatte so keine Möglichkeit, den Kurs zu ändern. Und als der Bordwart, ein Feldwebel, die letzten Vorbereitungen zum gemeinschaftlichen Fallschirmabsprung traf und dabei den Boden unserer Kabine löste, der schnell in die Tiefe glitt, merkten wir es erst. Wir waren weit über die Vorstädte Londons gelangt. Durch das rechteckige große Loch am Boden unserer Kabine schauten die Häuser und Stadtviertel herauf.

„Fertigmachen zum Absprung!" hatte der Oberfeldwebel wohl kommandiert. Aber auf ein nachfolgendes Kommando warteten wir vergebens. Unterstützt vom Bordwart hatte der tüchtige Beobachter inzwischen den sterbenden Flugzeugführer aus seinem Sitz gehoben und auch die Füße von den Pedalen gelöst. In dem engen beschränkten Raum der Kanzel, in dem neben dem Verwundeten nun auch noch der Bordwart stand, quetschte er sich selbst mühsam auf den Pilotensitz. Tolle Kapriolen schoß unser Vogel in den wenigen Sekunden. Bald hing er an einem Flügel, bald schwankte er unruhig wie ein Blatt im Wind. Dann konnte der Oberfeldwebel endlich ungehindert den Steuerknüppel und die Pedale bedienen. Er trat vorsichtig den linken und rechten Hebel, zog und drückte den Steuerknüppel und schwenkte ihn sacht nach den Seiten. Zum ersten Male spürte er — es war mitten über London —, daß die Maschine dem Druck seiner Hände gehorchte. Er versuchte zu fliegen. Und er, der fünf Jahre lang als Beobachter neben dem Flugzeugführer in der Kanzel gekauert hatte, eine Hand am Bombenknopf, die andere am MG, merkte plötzlich: es ging, er konnte fliegen.

Der Oberleutnant war zu Boden geglitten. Neben dem Pilotensitz lag er ausgestreckt am Boden der Kanzel. Der Bordwart ergriff das Gummiband, das ich ihm aus der Verbandstasche reichte, wickelte es um den Oberarm des Verwundeten. Aber schon jetzt merkte er, der Schuß hatte nicht nur den linken Armknochen zertrümmert, sondern war weiter in die linke Brustseite gedrungen. Schon färbte sich die Kombination rot.

Und da war auch schon die Hölle über uns hereingebrochen. Aus allen Rohren feuerte die Flak von den Stadträndern Londons auf das einsame deutsche Flugzeug, das, weit von seinem Verband getrennt, vierhundert Meter über der englischen Hauptstadt hing. Vom Bordwart unterstützt bemühte sich der Oberfeldwebel, den Sperren der Flak auszuweichen und das Einschießen der Geschütze zu verhindern. Aber er konnte nichts daran ändern, daß die Flakgeschosse wie bunte Pfeile dicht am Flugzeugrumpf vorüberschossen. Durch den geöffneten Boden hörte man deutlich den Lärm der heranheulenden Granaten.

Und dann kamen auch die Jäger. Der einsame Vogel, der die Themse abwärts flog, nur wenige hundert Meter über den unzähligen Schiffen im Strom, schien ihnen eine leichte Beute. Sie mußten wohl auch gemerkt haben, daß mit uns irgend etwas nicht in Ordnung war. Aber sie hatten nicht mit der Kampfkraft einer Do 17 gerechnet. Der Bordfunker, der bisher von seinem Funksitz aus die Bemühungen seiner Kameraden in der Kanzel verfolgt hatte, bewies jetzt, daß auch er in den entscheidenden Minuten seine Nerven nicht verlor. Aus den Maschinengewehren schoß der Feuerstrahl den von hinten angreifenden Spitfires entgegen. Wenn der Unteroffizier am Maschinengewehr zur Rechten die Trommel verschossen hatte, dann ratterte mein Maschinen-

gewehr zur Linken auf. Doch da fiel plötzlich das mittelste Maschinengewehr aus. Ladehemmung! Fast schulmäßig flogen die Spitfires von der Längsachse aus an. Wir schienen verloren. Doch da nahte von hinten irgendwo hoch über uns, sauber geordnet, ein größerer Verband mit Ju 88. Sie hatten ihre Bomben geworfen und zogen heimwärts. Die englischen Jäger, durch die heranströmenden Ketten irritiert, ließen bis auf einen von uns ab und wandten sich dem neuen Gegner zu. Noch einmal flog die letzte Spitfire von hinten an. Aber im Abschwenken nach rechts erwischte sie der Unteroffizier mit einer langen MG-Garbe in die Brustseite. Mit verschossener Munition, sicher von manchem Treffer durchlöchert, ließ der Jäger von uns ab. Nur die Flak bedrohte uns noch, die unseren Weg bis zum Kanal begleitete.

Über dem Kanal nahmen uns deutsche Jäger in Empfang, begleiteten unseren weiteren Flug. Während der Beobachter und der Bordwart sich in die ungewohnte Arbeit des Fliegens teilten, hielt ich den Sterbenden. So flogen wir nach Frankreich hinein, bis wir einen Flugplatz an der Küste fanden. Dreimal zog der Beobachter seine Kreise um die weite grüne Fläche. Immer tiefer und tiefer schob er sich an den Platz heran, dann wagte er die Landung. Von über hundert Treffern war unser Flugzeug wie ein Sieb zerfetzt — wir zählten die Einschläge nach der Landung —, und doch setzte der Oberfeldwebel die Maschine behutsam hin.

Unser Oberleutnant und Flugzeugführer starb auf dem Transport ins Lazarett. Aber unsere Do 17 war gerettet.

Salve auf Salve ging aus den Rohren

Ein Verband deutſcher Torpedoboote ſteuert im Kanal Kurs zur Südküſte Englands. Kampferprobte Boote ſollen unter der engliſchen Küſte nach kleinen Geleitzügen oder Bewachungsfahrzeugen ſuchen. Es iſt eine wolkenloſe, mondhelle Nacht. Mit rauſchender Heckſee ſtoßen die ſchnellen und wendigen Boote in das Operationsgebiet vor. Um 23 Uhr ſtehen ſie zehn Seemeilen öſtlich der Iſle of Wight. Zwei feindliche Küſtenhandelsdampfer kommen in den Kurs der Torpedoboote. Aus kurzer Entfernung ſchlägt die erſte Salve der Artillerie auf die Handelsſchiffe. Eines von ihnen antwortet auf das Feuer. Nach wenigen Salven ſind die beiden Schiffe wrack geſchoſſen. Brennend gehen ſie in die Tiefe.

Der Verband läuft Weſtkurs weiter. Angeſtrengt ſpähen die Brückengaſten und der Leitſtand auf die ſilbern glitzernde See. Kein Windhauch bewegt die Waſſerfläche, die Tage zuvor der Sturm peitſchte und bis auf den Grund aufwühlte. Gegen 1 Uhr kommen wiederum zwei Fahrzeuge in Sicht. Mit langſamer Fahrt ſteuert der Verband die Gegner an. Deutlich heben ſich ihre Silhouetten gegen den hellen Mondhimmel ab. Ein Geſchütz iſt zu erkennen. Nach der Bauart muß es ſich um feindliche U-Boot-Jäger handeln. „Klar Schiff zum Gefecht!" Die Männer ſtehen hinter den Geſchützen und auf den Torpedorohrſätzen. Immer näher gehen die Boote an den Feind heran. Fieberhaft warten die Geſchützbedienungen auf die Feuererlaubnis. Die Tommies ſcheinen nichts zu merken. Die erſte Salve verläßt die Rohre. Aus kurzer Entfernung geſchoſſen, ſchlagen ſie zum Teil als Volltreffer in die feindlichen U-Boot-Jäger. Salve auf Salve geht aus den Rohren. Drüben zeigt ſich keine Gegenwehr.

Bei dem Feuerüberfall iſt dort das 7,5-Zentimeter-Geſchütz außer Gefecht geſetzt und auf dem zweiten Fahrzeug der Kommandant gefallen. Nur wenige hundert Meter ſtehen die Torpedoboote vom Feind ab. Mittſchiffs ſchlagen aus beiden U-Boot-Jägern Flammen. Kleinere Detonationen erſchallen zwiſchen dem Geſchützfeuer. Munitionslaſten gehen auf den feindlichen Booten in die Luft. Eines der Torpedoboote iſt auf hundert Meter herangegangen. Der Kommandant hat das Feuer eingeſtellt. Von dem feindlichen Fahrzeug hört er gellende Hilferufe: „Please help!" Er geht noch näher heran und legt ſich mit dem Vorſchiff längsſeits des Hecks des engliſchen U-BootJägers. Immer noch hört er die Hilferufe. „Come on Bord!" fordert er die Engländer auf,

von ihrem brennenden Boot auf ſein Fahrzeug überzuſteigen. Zehn Mann, unter ihnen ein Offizier, ſteigen mit Hilfe der Beſatzung des Torpedobootes vollkommen zuſammengebrochen über. Der Kommandant bleibt mit vier Seeleuten auf dem Boot. „Die Flagge nieder!", fordert der Torpedobootskommandant den Kommandanten des U-Boot-Jägers auf. Es geſchieht nichts! Mit einem Bootshaken reißt ein Beſatzungsmitglied des deutſchen Bootes die Flagge nieder. Sie fällt an Oberdeck des Torpedoboots. Der Kommandant des feindlichen U-Boot-Jägers macht ſich an dem achteren Waſſerbombengerüſt zu ſchaffen. Wenn er die Waſſerbomben ſchärft und auslöſt, werden beide Boote ſchwer beſchädigt, vielleicht vernichtet. Auf eine Aufforderung, von dem Waſſerbombengerüſt fortzugehen, reagiert der Engländer nicht. Auch nicht auf die letzte Aufforderung, mit den letzten drei Beſatzungsmitgliedern überzuſteigen. Das Torpedoboot legt wegen der Waſſerbombengefahr ab. Aus hundert Meter Entfernung vernichten einige Salven das Fahrzeug ganz. Von der Back bis zum Achterſchiff brennend ſinkt es.

Ein anderes Torpedoboot hat zwölf Tommies des zweiten U-Boot-Jägers aus dem Waſſer gefiſcht. Mit 22 Gefangenen ſetzt der Verband ſeine Fahrt fort. Ihre Ausſagen ergeben, daß es ſich tatſächlich um U-Boot-Jäger handelt. Eines der 107-Tonnen-Boote, CH 6, iſt noch nicht lange im Dienſt.

Als die Boote in den Morgenſtunden wieder in ihren Hafen an der franzöſiſchen Kanalküſte einlaufen, können ſie voller Stolz auf eine Nachtunternehmung blicken, die ebenſo erfolgreich wie kühn war. Die tapferen Boote der deutſchen Kriegsmarine haben den Gegner an der geſchützten engliſchen Küſte geſtellt. Die kleinen Torpedojäger der jungen deutſchen Flotte haben den Angriffsgeiſt der Torpedobootswaffe des Weltkriegs übernommen.

Geistesgegenwart bis zur letzten Minute

Nicht weit von London, über dem feudalen Schloß eines britischen Edelmanns, schoß ein Leutnant eine Spitfire ab. Das war ein Luftkampf! Genau in den Park, in die Nähe des Schwimmbassins Seiner Lordschaft, stürzte der englische Jäger.

Der Leutnant jagt jetzt mit Vollgas zum Kanal. Er ist ganz allein. Die „freie Jagd" um die englische Hauptstadt herum hat die Gruppe auseinandergerissen. Jeder suchte sich eine Beute. Ob die Kameraden auch solches Jagdglück hatten? Dover ist erreicht. Über der Burg und den Felsen zieht der junge Offizier mit seinem pfeilschnellen Vogel in die große Höhe. Dabei sieht er immer wieder nach oben und auf das grünlich schimmernde Wasser hinunter, blickt nach rechts und nach links. Hier heißt es höllisch aufpassen. Es wäre nicht das erstemal, daß der Feind in Übermacht plötzlich aus großer Höhe herabstürzt und dem einsamen Jäger die Kiste „vollspuckt". Da meldet der Funk: „Achtung, Luftkampf".

Was nun geschieht, vollzieht sich wieder in dem mörderischen Tempo, in dem die Luftkämpfe dieses Krieges ausgetragen werden. Für den Flieger entscheiden Sekunden über Leben und Tod. Erfahrenes Können, kaltblütiges Denken, blitzschnelles Handeln und eiserne Nerven sind Voraussetzungen für diese Kämpfe. Ganz zu schweigen von dem Angriffsgeist, den der Jäger von Anfang an mitbringen muß. Der Leutnant hat alle diese Eigenschaften. Es ist ihm gerade recht, daß er jetzt in eine tolle „Kurbelei" hineingerät. Es beeindruckt ihn nicht, daß gegen vier Messerschmitt, die sich zusammengefunden haben, zehn Hurricane und Curtiß anrennen. Schon ist er im Kampf. Er stürzt sich auf eine Curtiß, die hartnäckig hinter einem Kameraden sitzt, zielt, bekommt sie genau ins Visier und jagt mit kurzem Feuerstoß den Briten in die Tiefe. Hat er ihn tödlich getroffen? Der Leutnant kann die Wirkung nicht mehr verfolgen. Eine Hurricane hat ihn von backbord angegriffen und ihm mehrere Treffer in die Tragfläche beigebracht. Wieder ist der Feind in guter Angriffsposition. Geschickt entzieht sich ihm der Leutnant. Im Sturzflug „verreist" er um tausend Meter nach unten, fängt die wendige Maschine ab und zieht sie wieder mehrere hundert Meter hoch.

Wo ist der Bursche, der ihn eben so keck angriff? Der Deutsche verdreht sich fast den Kopf nach ihm. Doch er findet ihn nicht. Dafür kommen jetzt drei „bullige Blumentöpfe" auf ihn zugeschossen. Drei Curtiß, die ihn scheinbar

ſpielend in den Kanal ſchicken wollen. Nun machen ſie einen eleganten Bogen und preſchen von ſteuerbord heran. Der Leutnant verliert nicht die Ruhe. Er denkt auch nicht an Flucht. Blitzſchnell überlegt er. So kann er nicht ſchießen. Die drei ſind ſchlecht ſichtbar, ſind ihm gegenüber gewaltig im Vorteil. Zieht er ſeine Kiſte hoch, haben ſie ein prächtiges Ziel, ſtellt er den Vogel auf den Kopf, dann iſt es ebenfalls aus. Was tun? Im Bruchteil von Sekunden weiß er, was er will. Mit Vollgas fliegt er im Zickzack geradeaus — auf die nahe Wolkenbank zu. Die „Me" wird ſchneller ſein, ihm durch ihre Wendigkeit innerhalb des „Wattebauſches" eine beſſere Angriffspoſition geben.

1000 Meter noch bis zu dieſer „Wolke vom Dienſt". Verflucht, da kommt noch ein Brite! Und ausgerechnet aus ſeinen ſchützenden Kuliſſen. Ausweichen? Zu ſpät! Der Leutnant kommt nicht mehr dazu. Ziſchend ſchlagen die Geſchoſſe in die Maſchine. Eine Kugel reißt ihm die linke Backe auf. Atemmaske und Kehlkopfmikrophon werden dem Jäger brutal vom Geſicht geriſſen. Ein daumendicker Ölſtreifen ſchießt in die Kabine, beſudelt den ganzen Führerſitz. Die Kabinenfenſter ſind mit einemmal mit Blut verklebt, ſo daß jede weitere Sicht unmöglich iſt. Der Leutnant fühlt lange nicht, wie und wo er verwundet iſt. Er weiß nur eins: er muß durchkommen. Der Teufel ſoll die ganze Bande holen. Um wieder ſehen zu können, wirft er kurz entſchloſſen die Kabine ab. Ein eiskalter Sturm jagt jetzt in den Führerſitz, droht ihn aus der Kiſte herauszuheben, nimmt ihm faſt den Atem. Schnell preßt er ſich hinter die Windſchutzſcheibe. Dann dreht er ſich und muß ſehen, wie die drei Briten noch hinter ihm ſitzen. Und vorne, weit vorne, nur als kleine Punkte noch zu ſehen, fliegen die Kameraden der Staffel. Sie haben ihn aus den Augen verloren, glauben, er ſei ebenfalls wie ſie jetzt auf dem Heimflug. Wenn ſie wüßten, daß er hier ſo beharkt wird, 'raushauen würden ſie ihn, die ganze Geſellſchaft in den Bach jagen. Aber der Leutnant kann keinen rufen. Das Funkgerät iſt zerſchoſſen. Allein muß er weiterkämpfen — kämpfen gegen drei ſtarke, unverletzte Feinde. Ganz klar erkennt der deutſche Jagdflieger ſeine Lage. Jeder Handgriff iſt wohl überlegt. Geht die nächſte Kugel in den Kopf? — das iſt die einzige Frage, die ihn an den Tod erinnert. Aber er will nicht ſterben. Nein! Die drei ſollen nicht ihre Freude daran haben, wie er unter ihnen vom Waſſer verſchluckt wird. Blitzſchnell führen Hände und Füße aus, was der Gedankenapparat befiehlt. Der Leutnant biegt links ein und verſucht nun, ſeine hinter ihm ſitzenden Verfolger zu überkurven und ſie abzuſchießen.

Die Briten haben ſeine Abſicht erkannt. Während der Deutſche immer und immer wieder ſeine Schleifen zieht, ſchießen ſie hinter ihm her, was ihre Kanonen und MGs hergeben. Sechs unheimlich lange Minuten vergehen ſo in erbittertem Kampf. Des Leutnants ſchwere Wunde — ein Stück vom Unter-

kiefer wurde ihm auch weggeriſſen — blutet immer noch ſehr ſtark. Obwohl er im Munde ein Gemiſch von Knochen und Zahnſplittern fühlt, kümmert er ſich nicht um ſie, er kann ſich ja auch nicht um ſie kümmern, will er nicht abgeſchoſſen werden. Deshalb kämpft, fliegt er weiter. Die „Me" wird ihn nicht im Stich laſſen.

Der Abſtand zwiſchen dem Deutſchen und den Briten vergrößert ſich mehr und mehr. Die Leuchtſpurbahnen der Geſchoſſe liegen immer ſchlechter. Da wagt der Leutnant mit ſeiner Maſchine das, was keine andere Jagdmaſchine der Welt der prächtigen Meſſerſchmitt nachmachen kann. Er geht von 8000 Meter im Sturz bis auf 3000 Meter hinunter und fängt den Vogel ab. Dann kurvt er noch einmal, ſieht nach oben. Doch die Herren von der königlich britiſchen Luftwaffe kamen nicht mit. Es war höchſte Zeit, daß der Leutnant ſich auf franzöſiſch empfahl. Mit dem Brennſtoff reichte es gerade noch bis zur Küſte. Da ſind ſchon die ſteilen, ſchroffen Felſen. Drüber hinweg. Aber wo landen? Auf der Wieſe ſteht alles voll von Obſtbäumen. Egal! Es muß gehen. Immer tiefer fällt die Maſchine. Jetzt rutſcht ſie über den Boden — unaufhaltſam auf die erſten Baumreihen los. „Einen pfundskaliforniſchen Eiſenbruch" gibt das, geht es dem Leutnant durch den Kopf. Doch es geht noch alles gut. Erſchöpft klettert der junge Flieger aus der Maſchine, verbindet notdürftig ſeine Wunde und läuft dann noch den fünfzehn Minuten langen Weg bis zum nächſten Ort ... Als am nächſten Tag der Kommodore dem Leutnant mit anerkennenden Worten das EK I überreicht, ſagt der Jagdflieger nur: „Bitte, halten Sie meine Maſchine frei. Ich bin bald wieder bei der Staffel!"

Gewitterflug nach London

Es ist eine Selbstverständlichkeit für uns alle: der Londoner Hexenkessel muß am Kochen gehalten werden. So war das die nun verflossene Woche hindurch. Wir haben den Vorzug, die zweite Woche zu eröffnen. Ein leicht fragwürdiger Vorzug, denn sowohl das in dieser Zeit herrschende Wetter wie die Wahrsprüche der Wetterkundigen ermangeln jeglichen zuversichtlichen Momentes: Nordwest bis zu 90 Stundenkilometer, Kumuli mit Quellungen bis über 5000 Meter, Gewitterfronten, auf deren Rückseite allerdings erfreulichere Zustände herrschen sollen; aber was nützen uns diese Zustände, wenn sie auf halbem Wege nach Grönland herrschen! So weit wollen wir ja gar nicht.

Anrollen und Start gehen mit der gewohnten Pünktlichkeit vonstatten. Zuvorkommenderweise scheint der beinahe volle Mond auch gerade zwischen zwei Regenböenfronten hindurch, so hell, daß wir, kaum in der Luft, schon den Schatten unseres Vogels über die dichten graugrün schimmernden Baumkronen da unten hinweghuschen sehen. Jeder Knick, jeder Weg und Steg, jedes Haus ist klar zu erkennen. Als wir über See kommen — es ist noch nicht die offene See —, spiegeln sich die paar lichten Wolken, die im Augenblick am Himmel hängen, so klar im mondbeglänzten Wasser, daß man meinen möchte, der Himmel wäre da unten.

Leider behalten unsere Wetterfrösche mit ihren Voraussagen wieder einmal recht. Nur zu rasch ändert sich das Bild. Ich werde erst darauf aufmerksam, als unser Kommandant sich ereifert: „Was sind denn das für Feuer da vorn! Das kann doch nicht ..." — „Nein", kommt die Antwort, „das ist Gewitter." — „Ach so, die Front, die um 1 Uhr an der Küste sein sollte. Na, das haut ja genau hin. Jetzt ist es halb eins. Hoffentlich geht die Front nicht zu hoch, damit wir drüber wegkommen!"

Nun, das erweist sich sehr bald als ein allzu frommer Wunsch angesichts der Last, die wir mitschleppen. Im Augenblick zwar sieht es noch so aus, als seien wir schon in gleicher Höhe mit den feuerumlohten Wolkengebirgen, auf die wir oder die auf uns zustreben. Aber — ob das nun eine Täuschung war oder das, was die Meteorologen so schön „Quellungen" nannten — es dauert nur noch ein paar Minuten, und wir steuern mitten hinein in den Dreck. Es sieht wahrhaftig wüst genug aus, aber es wird kein Wort laut. Die Frage, ob wir der Gewitterfront nicht ausweichen könnten, steht überhaupt nicht zur Debatte; wir haben unseren errechneten Kurs, und der wird geflogen. Nur

so haben wir die Sicherheit, richtig ans Ziel zu kommen. Auf Sicht können wir uns heute nicht verlassen; soviel scheint im Augenblick klar zu sein.

Es läßt sich ganz heiter an. Wir sind kaum in die ersten Vorgebirge der vor uns liegenden wilden Wolkenlandschaft eingetaucht, da bittet der Funker schon um Genehmigung zur Abschaltung der Antenne. „Es herrschen derartige Spannungen in der Atmosphäre, daß die Antenne fortgesetzt Funken sprüht!" So erklärt er. Nun, angesichts des ständigen Geknatters der elektrischen Entladungen hat vorläufig die Antenne ja ohnedies keinen Zweck. Denn nun sind wir mitten drin. Fast ununterbrochen leuchtet es zur Kanzel hinein. Der ganze Horizont, nein, das ganze Himmelsgewölbe vor uns ist für Augenblicke flammender Lohe. Aber das ist nur der Widerschein entfernterer Entladungen. Erst wenn die blendende Helle in die gläserne Kanzel sticht, als ob wir geradewegs in den Lichtbogen einer Jupiterlampe hineinflögen, merken wir richtig, daß wir mitten drin sind im Gewitter. Vielleicht ist es ganz gut, daß das Motorengedröhn den dazugehörigen Donner übertäubt.

Dazwischen erklingt durch die Bordsprechanlage seelenruhig die Frage des Kommandanten an den Beobachter: „Was macht eigentlich die Vereisung? Wir haben draußen 25 Grad minus." — Ja richtig, unser Wettermacher hatte ja ganz präzise vorausgesagt, daß innerhalb der Gewitterfronten diese Gefahr auch bestehe. Aber Kurs ist Kurs und muß gehalten werden. Heute zumal. Der Beobachter gibt denn auch ganz gelassen die beruhigende Auskunft: „Na, es geht noch!" — Das freut einen denn ja auch. Weniger erfreulich ist, daß der Beobachter im Anschluß daran feststellt, daß sein MG eisern eingefroren ist. Aber schließlich würden englische MGs ja wohl vor dem Einfrieren auch nicht gefeit sein, ganz abgesehen davon, daß sich bei dem ... wetter wohl kaum ein englischer Jäger in diese Gegend verirren wird.

Aber ehe der Gedanke noch ausgedacht ist, mildert sich plötzlich die feuerdurchwogte Finsternis zu milchig-silbriger Helle. Es schien ein halber Tag, aber es waren nur sieben Minuten, in denen wir diese Hölle durchstoßen haben. Schon taucht hinter letzten Schleiern der Mond wieder hervor. Das wäre also überwunden. Was hinter uns bleibt: ein phantastisches Wolkengebirge im silbernen Schein des Mondes, noch immer umloht vom feurigen Schein der Blitze — das ist nur noch eine grandiose Landschaft, eine ästhetische Angelegenheit für den anderweitig nicht in Anspruch genommenen Berichter.

Für Piloten und Beobachter existieren auch in diesem Augenblick nur Kurszahlen und Minutenziffern. Es ist für sie auch gänzlich ohne Belang, daß das eherne Gesetz des errechneten Kurses uns nach wenigen Augenblicken bereits wieder in eine zweite Gewitterfront hineinzwingt, die der ersten in nichts nachzustehen scheint. Allerdings, wir sind inzwischen doch erheblich gestiegen, und es sieht so aus, als ob wir diese Front wirklich überfliegen

könnten. Aber auch diesmal schien es nur so. Kaum haben wir die ersten Vorläufer dieser neuen, wiederum von Lichtfluten ständig umbrandeten Wetterfront unter uns wegziehen lassen, da sitzen wir doch wieder in ihren „Quellungen" drin. Und wieder das befreiende Durchstoßen ins Helle, und noch ein drittes Mal dasselbe. Jetzt genießt sich's schon erheblich ruhiger. Auch ist diese letzte Front, wie sich rasch herausstellt, bei weitem nicht so tief. Abermals und zum letzten Mal wandelt sich die aufpeitschende Zerrissenheit zwischen Feuer und Finsternis zu milder, wachsender und endlich zu völliger Helle. „Na also", resümiert der Kommandant, „das war ja gar nicht so schlimm!" In der Tat; es sah zeitweise schlimmer aus, als es geworden ist. Auch mit der Vereisung ist es nicht gefährlich. Vorn auf der Kanzel liegt zwar noch ein dicker Eiswulst, aber im übrigen werden die Glasscheiben der Kanzel schon wieder klar, und bis zur englischen Küste haben wir ja noch eine ziemliche Strecke.

Noch treiben unter uns helle, lichtdurchflossene Wolkenschwaden weg, die die Sicht nach vorn verhüllen. Aber ihr Ende ist schon abzusehen. Und dann sind wir plötzlich auf jener Rückseite der Wetterfront, von der uns der Wettermacher so gute Dinge erzählt hatte, und die wir allerdings noch ein gut Stück weiter westlich vermuteten. Wie auf einer idealen Reliefkarte liegt nun vorwärts unter uns, klar erkennbar in allen Einzelheiten, die englische Küste. Es bedarf gar keines Blickes auf die Karte. Die charakteristischen Umrisse dieses Teiles der britischen Insel sitzen längst fest in unseren Köpfen. Insbesondere der Einschnitt der Themsemündung ist unverkennbar. Nun allerdings brauchen wir keinerlei navigatorischen Künste mehr. Das silberne Band der Themse weist uns klar und eindeutig den weiteren Weg.

Bald sehen wir auch deutlich einen riesigen Gürtel milchigweißer Lichtsäulen am Horizont stehen: die Scheinwerfer von London. Dazwischen unzählige flirrende Blitze unten und oben — Abschüsse und Detonationen der Londoner Flak. Und dazwischen hinein von Zeit zu Zeit feuriges Auflodern von der vielfachen Stärke jener Blitze. Diese flammenden Eruptionen — das sind die Grüße, die die uns vorausfliegenden Verbände hinuntergeschickt haben. Wie wenn im Krater eines noch tätigen Vulkans die halbflüssige Lavadecke hier und dort immer wieder aufreißt und die rote kochende Glut hindurchscheinen läßt, so bietet sich in dieser Nacht das Bild der Weltstadt dar. Es hat die Stunden zuvor und eigentlich den ganzen Tag über gewaltige Gewittergüsse gegeben. Ihre Wasserfluten haben die Brände da unten nicht löschen können. Sie schwelen weiter, lassen das Wasser zu weißlichem Qualm verdunsten, der sich in unabsehbaren dichten Schwaden ostwärts wälzt, und bald werden sie wieder zu offener Flamme emporschlagen. Hier und da — je weiter wir kommen, um so mehr Stellen zählen wir — brennt es auch schon wieder in lodernden Flammen. Sind es alte Brandherde oder sind es die

Wirkungen der von den uns voraufziehenden Kameraden geworfenen Bomben? Wir wiſſen es nicht. Übrigens haben wir jetzt auch keine Zeit mehr, uns dieſem unerhörten Schauſpiel zu widmen.

Schon liegt, ſchimmernd im Gegenlicht des klaren Mondes, die mächtige Themſeſchleife, in der die West-India-Docks — oder vielmehr ihre Ruinen — qualmen, beinahe unter uns. Schon liegt der Beobachter über ſeinem Zielgerät und gibt dem Piloten die letzten Feinkorrekturen. Wir merken kaum darauf, daß wir ſchon längſt in den Bereich der Londoner Flak eingetaucht ſind. Wo ſo viele Batterien ſchießen, müſſen wohl auch hin und wieder ein paar Schüſſe halbwegs richtig liegen. Das tun ſie auch. Manchmal blitzt es rund um die Kanzel, als wären wir wieder in einem Gewitter. Aber wir haben, wie geſagt, keine Muße, uns darüber Gedanken zu machen. Der einzige Gedanke iſt im Augenblick nur der: ſtur und ohne Kurven, die die Fall-Linie unſerer ſchweren Brocken ungünſtig beeinfluſſen könnten, das Ziel anzufliegen, ſo wie es die behutſamen Kommandos des Beobachters fordern.

„So — ab dafür!“ Mit machtvollen Sprüngen quittiert unſer Vogel, daß er der Rieſenlaſt ledig geworden iſt, die er ſo getreu bis hierher ſchleppte. Nun alſo Kurve und auf Gegenkurs, damit wir ſehen können, wie unſere Bomben liegen. Da — das trifft ſich ausgezeichnet — ertönt durch Bordtelefon die Stimme des Funkers: „Achtung! Achtung! Nachtjäger! Zwei Maſchinen in gleicher Höhe hinter uns!“ Sekunden zuvor hätte dieſe Meldung unſeres aufmerkſamen Funkers uns den ganzen Abwurf verpatzt. So aber iſt die Sache in Ordnung. Eine ſcharfe Kurve hilft auch diesmal. Die MGs bekommen keine Gelegenheit mehr zu ſprechen. Die engliſchen Jäger haben uns offenbar ſchon bei der erſten Kurve verloren. Beim Nachhauſekommen haben wir unſere Gewitterfronten, die ja doch auch „allerhand Sachen drauf“ hatten, noch einmal ein-, ja überholt. Aber ſie waren harmlos geworden, ſie wetterleuchteten nur noch ſchwach.

Und unſere Bomben? Der Beobachter hatte zwar trotz des Nachtjägeralarms noch feſtſtellen können, daß ſie „im Zielraum“ lagen. Der Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht ſagt in ſolchen Fällen ja höchſtens zwei Zeilen, etwa: „Unter ſchwierigſten Wetterverhältniſſen wurden die Vergeltungsflüge gegen London fortgeſetzt.“ Aber zwei Tage ſpäter konnten wir es unmittelbar feſtſtellen: Unſere Bomben hatten nicht nur „im Zielraum“, ſondern im Ziel ſelbſt gelegen.

Rettung aus Feuer und Waſſer

Triefende Fliegerkombinationen baumeln im Hofe eines Küſtenſtadthotels: Siegeszeichen des deutſchen Seenotdienſtes. Noch hängen ihnen die naſſen Haare in die Stirn, als wir die beiden aus dem Kanal geborgenen Flieger begrüßen, die im Trainingsanzug bei einer Flaſche franzöſiſchen Kognaks beiſammenſitzen, um ihr wiedergewonnenes Leben zu begießen. „Es war ein gewaltiges Erlebnis", empfängt uns der Oberleutnant, der ſeine bepflaſterten Schrammen und Beulen ſchon längſt wieder vergeſſen hat. Und in der Tat haben dieſe beiden Männer wahrhaft dramatiſche Minuten des Kampfes, des Sieges, des Schreckens und der Freude erlebt.

„Eine weiße Rauchfahne zeigte den Weg in die Tiefe, den eine Hurricane unter dem Feuer unſerer Me 110 genommen hat", erzählten ſie. „Doch neue engliſche Jäger ſtießen von unten herauf, um die deutſche Kampfgruppe anzugreifen, die kilometerweit über der britiſchen Inſel auf einen Flugplatz ſüdöſtlich Londons zuſteuerte. Aber unbehelligt zogen die deutſchen Bomber ihre Bahn, während die deutſchen Jagd- und Zerſtörermaſchinen wie reißende Wölfe unter die feindlichen Flugzeuge fuhren. Erfolglos zerſchellten die Angriffe der Spitfires und Hurricanes an dem Jagdſchutz unſerer überlegenen Meſſerſchmitts. Wenigſtens einen ſichtbaren Erfolg wollten die enttäuſchten britiſchen Jagdpiloten erzielen, der letzte deutſche Zerſtörer ſollte daran glauben; ihn wollen ſie ſich herauspicken. Vier britiſche Maſchinen ſtürzten ſich zugleich auf die Me 110, die unſere Beſatzung mit in die Tiefe reißen ſollte."

„Von allen Seiten umkreiſten uns die feindlichen Maſchinen", berichtete der Bordfunker der Beſatzung. „Links und rechts blitzten die Mündungsfeuer der Maſchinengewehre auf. Auch ich jagte meine Trommeln auf den Feind, wo er ſich blicken ließ. Doch die Übermacht war zu groß; es rumpelte und krachte in unſerem Vogel. Auch das Schlauchboot war bereits durchſchoſſen. Das konnte nicht mehr lange gut gehen."

Der Befehl zum Ausſteigen kam aber nicht. Statt deſſen riß der Flugzeugführer ſeine Maſchine in einer Steilkurve hoch. Wolkenfetzen jagten an der Kabine vorbei. Dann aber hüllte der ſchützende Brodem einer undurchſichtigen Wolke den deutſchen Zerſtörer ein. Den Jägern war er entronnen; gerettet war die Beſatzung noch nicht. Rumpf und Tragflächen der deutſchen Maſchine waren durchſiebt, ſämtliche Inſtrumente zertrümmert. Dichte Rauchwolken ſtiegen aus den Motoren. Und nun: der linke Motor verſagte, kurz darauf der rechte!

Der Oberleutnant erzählte weiter: „Mehr und mehr verloren wir an Höhe. Aussteigen, das bedeutete Gefangenschaft. Kämen wir doch noch bis über den Kanal! Als hätten sich meine Gedanken auf die Maschine übertragen, sprang plötzlich der linke Motor wieder an. Der Variometer hielt sich auf Null. Mutterseelenallein, von Wolke zu Wolke springend, flog die Me 110 mit etwa 230 Stundenkilometern über feindliches Land heimwärts. Da leuchtete auch schon das Meer zu uns herauf, das letzte Hindernis. Und dieses Hindernis sollte uns zum Verhängnis werden. Wenige hundert Meter nur vor der rettenden Küste ereignete sich das Unglück: der Motor setzte aus. Im Sturzflug ging unsere Maschine auf das Meer, Kabine weg! Unsere Kabinen fielen vom Rumpf. Feuer schlug uns entgegen, dann plötzlich Wasser. Unmengen von Wasser. Wie es im einzelnen geschah, weiß ich nicht mehr. Jedenfalls, wir kamen von der Maschine weg. Vielleicht wurden wir hinausgeschleudert? Vielleicht riß uns das Wasser aus den Sitzen? Sekunden nur, die ich nicht beschreiben kann; dann schwammen wir beide im Kanal Seite an Seite und ruderten auf die französische Küste zu, die etwa 500 Meter entfernt war."

Neues Unheil drohte. Ein Blick nach oben zeigte dem Flugzeugführer, wie sich das Leitwerk der sinkenden Maschine langsam den Schwimmern näherte. Schwimmen, um Himmels willen schwimmen! Ein Gurt des losgelösten Fallschirms hatte sich um die Pistolentasche des Flugzeugführers geschlungen. Mit einem Griff war der Leibriemen abgeschnallt. Die Fliegerstiefel wurden abgestreift. Dann noch ein paar kräftige Stöße. Die prallen Schwimmwesten hielten die beiden Flieger, hinter denen die Maschine in den Fluten versank, über Wasser. Doch die Küste war weit, das Wasser kalt, und die Strömung trieb vom Lande her. An der Küste liefen die Mannschaften der Flakartillerie zusammen. Sie hatten wohl die Maschine stürzen sehen. Aufmerksam suchten sie mit ihren Ferngläsern die Wasseroberfläche ab. Dem Bordfunker kommt ein glücklicher Gedanke. Ein Schuß aus seiner Leuchtpistole jagte ein Erkennungszeichen in die Luft. Das war die Rettung: Deutsche Jäger haben die deutschen Flieger in den Fluten entdeckt.

Vier Messerschmitt-Maschinen kurvten heran. Flugzeugführer und Bordfunker lachten sich an trotz Kälte, trotz Müdigkeit und Verwundungen: „Man hat uns gefunden, wir sind gerettet." Von den Jägern wurde eine deutsche Seenotmaschine benachrichtigt, die kurze Zeit später die Besatzung des abgestürzten Zerstörers an Bord nahm.

„Sind alle Maschinen zurück?" lautet die erste Frage des geretteten Offiziers an den jungen Leutnant, der die Besatzung zum Horst-Wessel-Geschwader zurückholt. Über fünfzig Einsätze sind Oberleutnant und Unteroffizier in diesem Krieg bereits zusammen geflogen, und weitere fünfzig wollen sie noch zusammen fliegen, sobald die Schrammen und Beulen verheilt sind.

Beim Einflug nach Deutschland abgeschossen

Es ist 4.30 Uhr. „Heute nacht kommt der Tommy nicht mehr", meint der Soldat, der nun mehr als ein Jahr bei Wind und Wetter seinen verantwortungsvollen Dienst auf dem Gefechtsstand macht, als der Wachoffizier zu ihm tritt. Ungemütlich kalt ist es, an dem nächtlichen Himmel jagt der Wind pechschwarze Regenwolken. Nur ab und zu lugt der untergehende Mond unter einer tiefhängenden Wolke heraus. Beide Männer kuscheln sich in ihre warmen Mäntel und hängen ihren Gedanken nach.

Wir befinden uns auf dem Gefechtsstand eines vorgeschobenen Untergruppenkommandeurs. Von hier aus erfolgt der Einsatz der zur Untergruppe gehörenden schweren und leichten Flakwaffen sowie der Scheinwerfer. Alle Stellen liegen in sofortiger Alarmbereitschaft.

Plötzlich horchen die beiden auf! Durch einen Lautsprecher gibt die Befehlsstelle: „Achtung, Achtung, Motorengeräusche im Osten! Flakalarm für alle!" Im Nu wird es auf dem Gefechtsstand lebendig. Die Alarmglocke schrillt durch die untenliegenden Schlaf- und Bereitschaftsräume, man hört, wie in den Telefonnischen durch Fernsprecher Befehle an die Kampfstellungen gegeben werden. Kaum eine Minute später wimmelt es auf dem Stand von Soldaten. Kopftelefone werden umgenommen ... ein Stahlhelm fällt klappernd an Deck.

„Na, Schultze, was gibt's?" Der Kommandeur ist auf den Stand getreten und läßt sich vom WO Meldung erstatten. Während der Wachoffizier in knappen Worten berichtet, melden die Kampfstellungen: „Gefechtsklar!" — Wenig später ist wieder Ruhe eingetreten. Nur die fortlaufenden Meldungen des Lautsprechers über den Standort des Feindes unterbrechen die Stille.

„Flugzeug tritt in den Bereich der Abwehr ein!" ruft der Auswerteoffizier, der unten auf der Karte sorgfältig die Meldungen absteckt, durch ein Sprachrohr nach oben.

Ein Waldkauz streicht mit lautem „Kruitz — Kruitz" um den Gefechtsstand. „Ein schlechtes Vorzeichen für den Briten", meint der Kommandeur.

Da wird es plötzlich lebendig. Gespenstisch recken Scheinwerfer die Arme zum Himmel, suchen, suchen, blenden wieder und suchen erneut. Da ... einen kurzen Moment huscht ein Scheinwerfer über das Flugzeug hinweg, kommt zurück und hält. Wenige Sekunden später haben auch die anderen Scheinwerfer das Ziel gefaßt, und fast gleichzeitig setzt auch schon das Feuer der

leichten Flak ein, in das wenig später die schwere Flak einfällt. Ja, Freundchen, so hast du dir das wohl nicht vorgestellt.

In dem höllischen Feuer, in dem Krachen krepierender Granaten versucht der Brite, sich den erbarmungslosen Scheinwerfern zu entziehen. Sinnlos wirft er seine Bombenlast irgendwo ins Land. Alle Bewegungen, Wendungen und Höhenänderungen sind nutzlos, die Scheinwerfer geben ihn nicht mehr frei. Endlich gelingt es ihm, hinter einer Wolke zu verschwinden. Mancher Treffer mag schon im Rumpf und im Tragdeck sitzen. Die Scheinwerfer haben das Flugzeug durch die dazwischentretenden Wolken verloren. Sollte der Bursche auch diesmal ungestraft entkommen? Die Flugzeugbesatzung mag in diesem Augenblick vielleicht das erlösende Gefühl haben, in Sicherheit zu sein.

Da ... die Motorengeräusche kommen plötzlich schnell näher. Diesmal auf uns zu! Und nun huschen unsere Scheinwerfer über den Himmel. Des Dramas letzter Akt beginnt.

Im Westen steht eine schwefelgelbe Wolke vor dem Mond. Und aus dieser Wolke heraus erscheint geisterhaft die feindliche Maschine. In Sekundenschnelle haben die Scheinwerfer das Flugzeug gefaßt.

Hinter den Schildern der schweren Geschütze, auf den Batterieleitständen, an den leichten Flakwaffen, überall warten die Soldaten auf den erlösenden Befehl zum Feuereröffnen. Unendlich lang erscheint die Zeit, bis die Kommandogeräte eingesteuert sind, und doch ist es nur der Bruchteil einer Minute. Näher und näher kommt der große Vogel angebrummt.

„Warum gibt der Zugführer immer noch nicht das Feuer frei?" denkt der Schütze. Endlich ist die Entfernung für die leichte Flak richtig. „Feuer frei. — Jetzt muß er fallen!" — Der Zugführer eines Flakzugs war es, der den Befehl erteilte.

In Sekundenschnelle ergießt sich aus allen Rohren Feuer über das feindliche Flugzeug. Der Brite jagt mit heulenden Motoren mitten in den Feuerregen hinein. Längst ist auch die schwere Flak in das Konzert eingefallen. Der sonst so stille Ort hallt wider von dem Krachen der Abschüsse und der krepierenden Granaten. Wie mit eisernem Griff halten die Scheinwerfer das Flugzeug fest.

Plötzlich neigt sich der große Vogel und saust in die Tiefe. Stürzt er ab? Nein, zehn Meter über einer Baumgruppe reißt der Pilot die Maschine wieder hoch. Er hat sich nur dem wütenden Feuer und den Scheinwerfern entziehen wollen. Umsonst, jetzt zeigt sich hinter dem Steuerbordmotor eine lange graue Rauchfahne. Ein Teil der Motorenverkleidung löst sich und flattert wie ein großer Bogen Papier zur Erde nieder.

Immer wieder drückt der Pilot die Maschine, um sie dann wieder kurz hochzureißen. Vergeblich, die Rauchfahne wird stärker und steht schließlich als

schmale Wolke am Himmel. Die Geschwindigkeit sinkt, mit müden Bewegungen entfernt sich der Brite aus unserem Feuerbereich nach Osten, der See zu ...

Als die Scheinwerfer blenden und die Geschütze schweigen, herrscht zunächst Totenstille. Keiner sagt ein Wort. Wir stehen wie gebannt unter dem Eindruck dieses nächtlichen Erlebnisses, das sich in knapp einer Minute abwickelte.

„Verdammt zähe Kerle", unterbricht der Artillerieoffizier die Stille. Was wird sich in den nächsten Minuten wohl für ein Drama abspielen? Wird das kranke Flugzeug in die See abstürzen? Wird die Besatzung mit dem Fallschirm abspringen? Man kann sich eines Mitgefühls mit dem nun um das nackte Leben kämpfenden Feinde nicht erwehren. Endlich meldet der Lautsprecher: „Feindliches Flugzeug dicht unter der Küste auf See brennend niedergegangen!"

Die Nachricht wird sofort an alle Kampfstellungen durchgegeben. Aber es ist noch keine Zeit für laute Freude. Es heißt jetzt, so schnell wie möglich Flugzeug und Besatzung sicherstellen. Bereitstehende Kraftwagen mit Offizieren und bewaffneten Soldaten fahren ab, ein seegehendes Boot wird auf Suche geschickt.

Eine Stunde später stehen wir am Strande; 20 Meter vom Ufer entfernt liegt der zur Strecke gebrachte große Bomber in leicht ramponiertem Zustand im seichten Wasser. Fünf gefangene Engländer, die durch die Geschicklichkeit ihres Piloten vor einem schrecklichen Ende bewahrt wurden, stehen vor uns. Einer ist leicht verwundet und erhält durch unseren Abteilungsarzt die erste Hilfe.

Leise plätschernd schlagen die Wellen der Ostsee gegen den Riesenvogel. Über der weiten Meeresfläche ist an einem strahlend schönen Herbstmorgen inzwischen die Sonne aufgegangen.

„Heil und Sieg und fette Beute!"

„Oberdeck Ordnung! — Melde gehorsamst, Besatzung ‚U...' angetreten!"

„Danke! Heil Besatzung!"

„Heil, Herr Oberleutnant!"

„Rumschließen!"

In knappen, kurzen Worten spricht der Kommandant, ein Oberleutnant zur See, zu der auf dem Oberdeck angetretenen Besatzung. In wenigen Minuten soll „U..." ablegen, Kurs gegen Albion. Es ist ein sogenanntes kleines Boot, das hier mit laufenden Dieseln seinem Element entgegenstrebt.

„Leinen vorn und achtern los!"

„Leinen sind los!"

„Beide Maschinen kleine Fahrt voraus!"

Aus der Zentrale kommt die Wiederholung des Befehls, und langsam schiebt sich Wasser zwischen Pier und „U...". Die Schrauben beginnen ihr mahlendes Geräusch. Winkende Kameraden, wehende Tücher, das aus dem Lautsprecher eines Propagandawagens ertönende Englandlied und die drei Abschiedshurras sind die letzten Eindrücke, die wir nun mit hinaus in den Atlantik nehmen.

„Kriegsmarsch beginnt!" geht der Befehl des Kommandanten von der Brücke durch das Sprachrohr ins Boot. Wir wollen uns nun in ihm umsehen. Auf der Brücke stehen der Kommandant, der WO, der Brückenmaat und der Brückengast. Jeder, außer dem Kommandanten, hat seinen bestimmten Sektor, den er genau zu beobachten hat. Flieger und treibende Minen, Sehrohre und Torpedolaufbahnen, Fahrzeuge und Rauchfahnen, Seezeichen und in Sicht kommendes Land müssen sofort gemeldet werden. Dann geht's eine Etage tiefer in den Turm, auch „Rauchsalon" genannt. Die Brücke muß nämlich von allen „Badegästen", zu denen auf Unterseebooten auch die zählen, die hier oben keine Wache gehen, frei bleiben, denn bei Alarm geht es um Bruchteile von Sekunden, und da darf es keine Verstopfungen im Turmluk geben.

Und hier ist auch bei einem Unterwasserangriff das Reich des Kommandanten, der durch das Sehrohr das Gefecht leitet. Ein anscheinend unentwirrbares Durcheinander von Drähten und Kabeln, von Leitungen und Rohren geht hinunter in die zweite Etage, in die Zentrale, wo alle Nervenstränge des Bootes konzentrisch zusammenlaufen. Hier hat der LI, der Leitende Ingenieur, seinen Gefechtsplatz, dem der Zentralemaat und der Zentraleheizer zur

Seite stehen. Alles andere ist für den Laien unwichtig. Achtern liegen die Maschinenräume, der Schlafraum für das Maschinenpersonal, endlich der „Triton", für dessen Benutzung man einen „Führerschein" braucht, so kompliziert ist diese wohltätige und notwendige Einrichtung. (Was „Triton" ist? Na, also auf dem Lande haben diese Orte hin und wieder ein Herzchen an der Türe oder so!) Vorn im Bugraum liegen die Ausstoßrohre, die „Aale", die Kojen für den Kommandanten, den WO, für Unteroffiziere und Mannschaften. Nicht etwa jeder hat eine eigene Koje, bewahre, alle legen sich, wenn sie wachfrei sind, in eine Koje, die gerade frei ist und schön angewärmt vom Vorgänger zur kurzen Ruhe lädt. Kombüse und Funkschapp vervollständigen die Einrichtung. Wohl selten gibt es eine so komplizierte und gerade deshalb so einfach und sinnreich zu bedienende Anlage, wie wir sie in einem Unterseeboot finden.

In stetiger Marschfahrt rauscht „U..." durch die lange Atlantikdünung. Es beginnt zu dunkeln, und ein dicker Dunst liegt über der Kimm, die wir immer und immer wieder mit unseren scharfen Gläsern absuchen.

Da, was ist das? Ein Schatten liegt ein paar hundert Meter vor uns, rechts voraus! Der Kommandant wird „gewahrschaut", kommt auf die Brücke. Es ist ein Unterseeboot! Wir stehen in günstiger Schußposition, aber der Kommandant will noch nicht schießen, da die Gefahr besteht, daß es sich um ein deutsches U-Boot handeln könnte. Die Umrisse des Bootes verwischen sich bei der schlechten Sicht. Verdammt, da schiebt sich ein dicker Dreckbalken dazwischen! Wir begeben uns auf die Suche, laufen mit kleiner Fahrt umher, um den anderen genau ausmachen zu können. Da, da ist er wieder! Keine 300 Meter an Steuerbordseite querab. Er hat uns noch nicht gesehen. Es ist ganz zweifellos ein großer englischer Konkurrent, etwa 1800 Tonnen groß. Wir können ihn jetzt ganz einwandfrei an seinen Aufbauten erkennen. Drohend ragt eine große Kanone aus seinem Turm heraus. Jetzt auf Schußposition laufen! Aber da rauscht an seinem Bug die See hoch auf. Er hat auch uns jetzt entdeckt, dreht hart steuerbord, um uns vor sein Bugrohr zu bekommen. Wir zeigen mit Backbordruder die Eisen, und jetzt liegt er genau in unserem Kielwasser. Wir befürchten, daß er uns mit seiner Kanone einige unfreundliche Abendgrüße in die Suppe spuckt — ja, gegen einen solchen Gegner sind wir in dieser Lage machtlos. Alarm! Die Situation ist äußerst unsympathisch. Als ich im Turmluk verschwinde, sehe ich den Burschen dicht hinter uns, da fluten wir auch schon. Es sind Sekunden qualvollster Ungewißheit. Warum schießt er nicht? Wir erwarten direkt den Schuß und bei dieser Entfernung einen Treffer. Unverständlich, daß der Tommy nicht schießt! Da sind wir auch schon auf Tiefe ... 20 Meter zeigt der Tiefenmesser — da — eine gewaltige Detonation! Das Boot zittert und biegt sich, wild schlagen die

Zeiger an den Manometern herum ... nein, alles ist heil, die Alarmeldungen laufen in der Zentrale ein. Ruhig und sachlich geben die Abteilungen ihre Meldungen. Der Brite hat einen Torpedo auf uns geschossen. Grundgänger!

„Heidigeigei! Iwan, eine Zitrone mit Ei!" Der Kommandant verlangt es. Es waren sehr unschöne Augenblicke. Wir laufen in verschiedenen Metern Tiefe mit verändertem Kurs davon. Noch lange hören wir im Horchgerät das Geräusch der mahlenden Schrauben des Gegners, das dann aber schwächer und schwächer wird. Sicher hat er geglaubt, uns durch die Explosion seines Torpedos vernichtet zu haben. Es erscheint uns wie ein Wunder, daß es nicht tatsächlich so ist. Nach einer Stunde wagen wir uns wieder herauf. Sternenklare Nacht, diesige Sicht. Wir müssen höllisch auf dem „Kien" sein. Es besteht Verdacht und Gefahr, daß der Brite, der dreimal so schnell laufen kann als wir, uns verfolgt und doch noch zu verderbenbringendem Schuß kommt. Aber auch wir sind auf die Herren Engländer da drüben scharf. Wir suchen, horchen und gucken mit aller Anstrengung, besonders in der Morgendämmerung, aber es ist nichts zu sehen, und als es hell ist, liegt nur die unendliche Weite des Atlantik um uns. Die britische Admiralität wird wohl „U..." — das drittemal übrigens — als verloren melden!

„Iwan", ja, wer ist Iwan? Es ist unser Smutje, ein kesser Hamburger Junge, unverfälscht aus Barmbeck. Er heißt natürlich ganz anders, aber wir haben ihn an Bord „Iwan, der Schreckliche" getauft, denn es ist nicht gut Kirschen essen mit ihm, und schimpfen kann er — Eoha! Bestellt man etwas bei ihm, kommt kurz und militärisch die Antwort: „Tschawoll, Herr ...", und dann brummelt er in seinen Bart: „Wat hei man bloß schon wedder will!" Aber er ist ein Künstler. Bei jedem Seegang hat er in seiner Miniaturkombüse einen guten Happen-Pappen bereit, denn alles kann ein U-Bootfahrer vertragen, nur ein schlechtes Essen bringt ihn unweigerlich „auf die Palme". Iwan hat übrigens einen Wunschtraum: „Einmal möchte ich mit meinen Büchsen ungehindert von vorn nach achtern kommen!" Ja, Iwan, das wird wohl auch ein Wunschtraum bleiben. Übrigens haben wir uns fast während der ganzen Unternehmung mit einem einzigen Messer behelfen müssen, denn die Messerback ging dem guten Iwan, als das Boot einmal besonders stark überholte, aus den Fingern, und alle blanken Messerchen landeten wohlbehalten in der Bilge!

Nach einigen Tagen Marschfahrt waren wir endlich in unserem Operationsgebiet angekommen. Irgendwo im Atlantik. Wie oft haben wir nicht vor Fliegern wegtauchen müssen. Und wenn sie uns gesehen hatten, ließen sie stundenlang nicht locker, ihre „Bonbons" kleckerten auf uns herab, und das hörte sich an, als ob man zu Silvester Blei gießt. Ich habe mich in den ersten Tagen ehrlich gewundert, wie die wachfreien Männer bei den Detonationen

von Flieger- oder Wasserbomben ruhig in ihren Kojen weiterschliefen. Alles Gewohnheit. Sachlich stellen wir bloß fest: jetzt liegen die Detonationen so weit weg, jetzt kommen sie näher, na schön, rumgedreht — weiter „geruckst!" Man muß für die neue Wache frisch ausgeruht sein. Wenn man auf der Brücke, in der Zentrale oder in der Maschine auf Wache ist, dann muß man wissen, daß man für die Kameraden genau so aufpassen muß, wie sie vorher und nachher auch für dich. Die geringste Nachlässigkeit, besonders bei dem Ausguck auf der Brücke, kann die ganze Besatzung das Leben kosten — und den Führer die Waffe!

Recht unzufrieden waren wir über das stark phosphoreszierende Wasser des Atlantik. Wir fuhren wie in einem Funkenregen, Myriaden „Glühwürmchen" umsprühten das Boot auf seiner stetigen Fahrt. Ein kleines, lustiges Erlebnis: Ich spähe meinen Sektor ab — da . . . „Torpedolaufbahn an Backbord!" Laut melde ich es dem WO. Die Laufbahn kommt haarscharf auf uns zu . . . jetzt, jetzt müßte die Explosion erfolgen, zum Abdrehen ist es schon zu spät. Doch da dreht plötzlich — die Blasenbahn von uns ab. Wir sind einfach platt. Schoß doch einer der Tümmler, die uns dauernd umspielten und uns viel Freude mit ihren lustigen Späßen und Sprüngen machten, auf uns zu! Seine Rückenflosse verursachte im leuchtenden Wasser — die Torpedolaufbahn! So ein Tümmler schießt mit ungeheurer Schnelligkeit durch das Aqua, so daß der Irrtum schon zu verzeihen war. Das Boot liegt geradezu in einem Feuerbett; Funken sprühen hoch am Bug auf, fliegen über die Brücke, und achtern hinterläßt das Wasser eine breite, lange, helleuchtende Fläche. Uns ist nicht ganz wohl bei dieser Festbeleuchtung. Aber — dem Gegner geht es ja genau so, das Wasser ist streng neutral.

Ein anständiger Nordnordwest hat sich aufgemacht, Windstärke 9 bis 10. Das Boot jumpt ganz fürchterlich. See auf See, Brecher auf Brecher gehen über die Brücke, reißen uns die Beine vom Boden. Ganz fest müssen wir uns an die Reling klammern, um nicht über Bord gespült zu werden. In breitem Strahl rauscht das überkommende Wasser durch das Turmluk in die Zentrale — für ein Mädchenpensionat sind die frommen Wünsche, die laut zur Brücke hochdringen, nicht bestimmt! Wenn wir vor Fliegern wegtauchen müssen, benutzen wir die Gelegenheit, einen warmen Löffelstiel in den Leib zu bekommen, denn bei Überwasserfahrt kann bei diesem Wetter nicht einmal Iwan etwas Warmes zubereiten. Aber schnell geht es wieder hinauf, wir sind auf dem Treck, und jede Stunde ist kostbar. Und da, in einer der nächsten Nächte, ist es denn auch so weit.

Kurz vor 2 Uhr meldet der Ausguck an Steuerbordseite einen schwarzen Schatten. Ran! Ein etwa 7000 BRT. großer Tanker ist es, wie wir feststellen

können. Er fährt allein, wenigstens sehen wir keine Begleiter, — haben auch nachher keine bemerkt. Völlig abgeblendet kommt er daher. Der Kommandant bringt das Boot ruhig und sicher durch die Nacht und durch die schwere See auf Schußposition. Da — dreht er ab, kommt direkt auf uns zu. Hat er uns gesehen, will er uns rammen? Nein, er hat nur seinen Kurs geändert, oder er fährt zickzack. Wir lassen ihn langsam an unserer Steuerbordseite aufkommen und drehen hart auf ihn zu. Der Kommandant entschließt sich zum Schuß. Der WO. peilt durch das Zielgerät. Das Boot liegt gut.

„Rohr 1 fertig, Rohr 1 los!"

Nur schwach ist im Boot der Rückstoß zu spüren.

„Achtung, Detonation!" Sekunden werden zu Stunden. Jetzt, jetzt ... nein! Also vorbeigeschossen? Da — wird die Nacht urplötzlich grell entflammt. Eine riesige Stichflamme geht am Heck hoch — nein, es ist ja gar kein Heck mehr da! Der Kerl fährt weiter, wie weiland Graf Münchhausens Reitpferd. Aber da ist der Spuk auch schon vorbei. Der Bug hebt sich erst langsam, dann schneller steil empor. Bis zur Brücke steht der Dampfer wie eine hochaufragende Silhouette in den Nachthimmel hinein — dann schießt er senkrecht hinab. —

Wissen Sie, was ein Geleitzug ist? Jawohl, ein Geleitzug wird von mehreren Dampfern gebildet, die von Zerstörern, Fliegern und Unterseebootsjägern gesichert werden, um ungefährdet einen Hafen anlaufen zu können. Richtig! Aber — es gibt noch eine andere Art von Geleitzug — bei uns an Bord, und den meine ich. Das ist so:

Am Funkschapp sitzt der Kommandant und zeichnet entweder den Standort des Bootes in die Karte, wobei die schönen bunten Kreuze immer einen abgeschossenen Dampfer bedeuten, oder er liest mal in einem Buch; wenn es hoch kommt, hat er auch wohl mal einen Teller mit Essen auf den Lederhosen. Jedenfalls ist die Passage von vorn nach achtern und umgekehrt versperrt. Will nun jemand von der Zentrale nach vorn oder vom Bugraum nach achtern, dann finden sich mehrere Kameraden zusammen. Vorne weg der „Zerstörer", geht es ran an den „Feind" — in diesem Fall den Kommandanten. Der sieht hoch und in ein todernstes Gesicht, der „Zerstörer": — „Bitte vorbeitreten zu dürfen" — und in vier, fünf grinsende Jungengesichter, die im „Geleitzug" mitfahren. Dann zieht der Kommandant seine Beine auf die Eierkiste, und gefahrlos kann der „Geleitzug" passieren.

Übrigens, wenn wir auf Tiefe liegen, um mal zu essen oder ruhig zu schlafen, dann kommt die ganze Unbekümmertheit der U-Bootfahrer zum Ausdruck und der köstliche Seemannshumor zu seinem Recht. Da werden „Doentjes" erzählt und ein zünftiger Seemannsrees geschwungen. Kommt doch da die Nummer 2, Ruddl, zu mir und fragt mich ganz ernsthaft, ob ich heute abend nicht mit an Land komme, in Kintopp gehen. Und das soundsoviel Meter unter Wasser im

Atlantischen Ozean. Übrigens habe ich dem LI. sieben Partien Sechsundsechzig abgenommen, die er mir noch bezahlen muß. Überhaupt unser LI.! Was der für „Bolzen" auf Lager hat! Wenn es zu schlimm wurde, nickte unser WO., ein blutjunger Leutnant zur See, nur düster vor sich hin und meinte gedankenschwer: „Ja, ja, die kleinen Boote!" Und wenn gar der Kommandant sein „Heidigeigei!" dazu gab, dann war die Stimmung auf dem Höhepunkt. Ist ja klar, wenn mal irgend etwas nicht klappt, hat der LI. die Schuld, geht aber alles klar, dann ist der LI. — überhaupt nicht an Bord. Und dabei hat er seine Maschinen tadellos in Schuß. Mit seinen Unteroffizieren und Mannschaften, alles alte U-Bootfahrer. Reibungslos arbeiten Diesel- und E.-Maschinen. Die Maschine ist das Herz des Bootes. Hämmern die Kolben und Ventile ihr nie ermüdendes Lied, dann lebt das Boot. Der Kommandant und mit ihm die ganze Besatzung weiß, ist unsere Maschine klar, dann hat es keine Not. Daran kann auch kein freundschaftlicher Flachs etwas ändern. Überhaupt, jede Hand arbeitet in die andere, jeder weiß, daß er sich auf den anderen restlos verlassen kann, und dieses Ganze gibt dem Boot die Stärke, das Gefühl unbedingter Sicherheit und der Freiwache die unbekümmerte Sorglosigkeit, mit der sie sich ihrer Ruhe hingeben kann.

Doch zurück zur Unternehmung! Noch öfter sollte uns das Jagdglück hold sein. Zwei Dampfer laufen auf uns zu. Aber wie Hunde umspielen sie drei englische Zerstörer, große Kerle mit flachen Aufbauten, ganz moderne Schiffchen. Der eine wandert in rabenschwarzer, aber sternklarer Nacht in ein paar hundert Meter Entfernung an unserer Backbordseite langsam achteraus, ohne uns gesehen zu haben. Während der Kommandant in Schußstellung läuft, behalten wir diese unfreundlichen Gesellen scharf im Auge, um gegebenenfalls ausrücken oder tauchen zu können, falls sie uns doch entdecken sollten. Denn Rammings oder Wasserbomben gehören zu den weniger beliebten Überraschungen bei U-Bootfahrern.

Der Schuß sitzt wunderbar. Mittschiffs getroffen, sackt der etwa 9000 BRT. große Bursche ab. Ein Zerstörer scheint sich um die Überlebenden zu kümmern, die anderen beiden jagen wie wildgewordene Esel in der Nachbarschaft umher. Es gelingt uns, über Wasser mit kleiner Fahrt — immer an das Meeresleuchten denkend — im schützenden Dunkel der Nacht zu verschwinden.

Der letzte der Mohikaner war ein ganz einfacher Fall. Am hellichten Tage kommt da so ein etwa 6000 bis 7000 BRT. großer Frachter mit riesigen, hohen Aufbauten dahergezuckelt. Unbekümmert, als ob überhaupt nichts zu befürchten wäre, wie im tiefsten Frieden. Unser „Spargel" steht fast einen Meter über Wasser, um dem Kommandanten trotz der überkommenden Seen gute Sicht zu geben. Da wandert der Dampfer schon ins Sehrohr ein. Deckt! „Rohr fertig, Rohr los!" Unmittelbar darauf rumst es ganz fürchterlich. Im Boot kracht es

mit, die Erſchütterung war zu ſtark. Was mag der Burſche wohl bloß geladen haben? Egal ... ſeinen vorbeſtimmten Platz am Pier in einem engliſchen Hafen hat er jedenfalls mit einem ruhigen Liegeplatz am Boden des Atlantik vertauſcht.

Ja, und nach langen Wochen müſſen wir nun an die Heimfahrt denken. Die Aale ſind raus, Treibſtoff, Proviant, Friſchwaſſer ſind genau berechnet. Alſo Kurs — nach Hauſe! Der Rückmarſch bringt außer zahlreichen Fliegeralarmen, verbunden mit den Silveſter-Bleigieß-Grüßen, nichts beſonders Aufregendes mehr. Einmal ſichten wir noch einen beſonders fetten Happen. Ein ſtattlicher bewaffneter Dampfer iſt es, mit einlaufendem Kurs. Er iſt weitab und — Aale haben wir ja doch nicht mehr. Haſt Glück gehabt, mein Junge!

Und da ſind wir wieder am Auslaufhafen. Vertraut grüßen die Felſen herüber. Kameraden der Marineartillerie ſtehen auf den Baſtionen, klar an ihren Geſchützen. Sie winken, und an dem kleinen Flaggenmaſt gehen bunte Flaggen hoch: „Herzlich willkommen!“ Wir erwidern die kameradſchaftlichen Grüße und laufen in den Hafen ein.

Der 500. Luftsieg des Haifisch-Geschwaders

Ein Jahr ist es her, seit England uns den Krieg erklärte. Unsere Luftwaffe hat seit diesem Tage Erfolg an Erfolg gereiht. Überall hält man kurz Rückschau auf die große Zeit, die hinter uns liegt.

Auf dem Gefechtsstand des Haifisch-Geschwaders, dessen schnelle Zerstörerflugzeuge in England, wie vorher in Frankreich, der Schrecken der feindlichen Jäger sind, ist der Adjutant des Kommodore mit der Aufstellung der bisherigen Abschüsse beschäftigt. Er zählt einmal, zweimal und vergleicht zum dritten Male: Tatsächlich, es stimmt. „Wir haben bis zum heutigen Tage 483 Luftsiege" meldet er mit strahlendem Gesicht dem Oberstleutnant. Der Kommodore ist baß erstaunt über die hohe Zahl. Man ist wohl oft gegen den Feind aufgestiegen, hat seine Pflicht getan und heruntergeholt, was herunterzuholen war. Aber mit Erfolgsrechnereien hat man sich weiter nicht abgegeben. „483 Abschüsse in einem Jahr, was doch so mit der Zeit zusammenkommt", sagt er nachdenklich. Dann blitzt es in seinen Augen auf. Heute ist noch ein Einsatz. Wir werden uns anstrengen und 500 heute vollmachen. Das wäre doch gelacht, wenn das nicht möglich sein sollte!

Zwei Stunden später ist das Zerstörergeschwader startbereit. Jedermann kennt den Wunsch des Kommodore: Die 500 muß fallen! Die Spannung wächst, als wir auf den Kampfverband stoßen, den wir zum Schutz begleiten sollen. Hoffentlich kommen die Engländer, hoffentlich kneifen sie nicht.

Ständig den Kampfverband umkreisend nähern wir uns der britischen Küste. Eine Anzahl Messerschmitt-Jäger hat sich auch eingefunden. Ruhig breitet sich unter uns die grün-blaue See aus, auf die die Sonne ihre Strahlen schickt. Durch den klaren Himmel ziehen kleine Haufenwolken, die Sicht ist gut.

Wir sind leicht enttäuscht, als wir die steile weiße Küste Englands überfliegen. Wo bleiben denn die Jäger? Auf halber Strecke zum Ziel haben wir noch keine Abwehr gefunden und sind doch gewohnt, spätestens an der Küste mit dem Feind zusammenzustoßen. Unbehelligt kommen wir mit dem Kampfverband dem Ziele näher.

Da blitzt vor uns in der Sonne etwas auf. Ist es eine Täuschung? Nein, deutlich ist ein starker Verband englischer Jäger zu erkennen, der auch schon im gleichen Augenblick geschlossen abkippt und zum Angriff auf unseren Verband ansetzt.

„Jäger von vorn" ist schnell durch Funkspruch an die einzelnen Zerstörer durchgegeben. Aus allen Rohren feuert unsere erste Gruppe, die der Kommodore anführt, mitten in den Haufen der Engländer hinein. Ihr Verband stiebt sofort auseinander. Die nach unten durchstoßenden Flugzeuge versuchen sich einzeln in Sicherheit zu bringen, ohne auch nur einen Schuß auf unsere Kampfflugzeuge abzugeben.

Jetzt wird nicht locker gelassen. Sie sollen wissen, daß die Haifische hinter ihnen her sind. Die Spitfires versuchen, nachdem sie einzeln wieder hochgekommen sind, sich zu sammeln. Das wird ihnen nicht gelingen. Schon sind die deutschen Zerstörer zwischen ihnen. Der Kommodore greift den vordersten Briten an. Beide Maschinen beschießen sich gegenseitig von vorn. Wenige Sekunden darauf ist die Spitfire erledigt. Brennend stürzt sie zu Boden. Auch eine zweite erliegt der stärkeren Bewaffnung und dem besseren fliegerischen Können. In Flammen gehüllt geht sie steil herunter. Eine dritte nimmt das Flugzeug des Adjutanten an. Der Kampf ist nur kurz. Gleich ist auch sie zur Strecke gebracht.

Überall zeigen sich unsere Zerstörer überlegen. Doch die Briten sind zähe. Immer wieder versuchen sie, von außen in unseren Angriffskreis hineinzubrechen. Aber das Bild bleibt das gleiche. Ein Zerstörer fährt kurz aus, und die waghalsige Spitfire stürzt tödlich getroffen ab. Fast eine halbe Stunde wird weiter in heißem Kampfe gekurvt. Sobald die Briten einzeln oder zu zweit angreifen, sitzen ihnen mehrere Me 110 im Nacken; ehe sie zum Schuß kommen, sind sie von unseren Granaten zerfetzt. Sieben Spitfires sind jetzt abgeschossen. Der Mut der Engländer ist wankend geworden. Sie ziehen vor, dem weiteren Kampf auszuweichen, und suchen das Weite. Bald sind am englischen Himmel nur noch deutsche Maschinen zu sehen.

Inzwischen hat der Kampfverband, bei dem die beiden anderen Gruppen des Zerstörergeschwaders geblieben sind, sein Ziel erreicht: einen Flugplatz in der Nähe von London. Gerade werden die letzten Vorbereitungen für den Bombenabwurf getroffen, als eine Staffel von Hurricanes aus den Wolken herunterstößt. Sie will unbedingt den Kampfverband sprengen und ihn am Angriff hindern. Doch schon werden sie von den Zerstörern abgefangen. Unbehelligt wirft der Verband ab. Keine der Bomben fällt außerhalb des Flugplatzbereichs. Die meisten fliegen in die Hallen und Unterkünfte, ein anderer Teil landet am Rollfeldrand, wo Maschinen abgestellt sind. Wir können den Erfolg einwandfrei erkennen und freuen uns, daß der Einsatz nicht umsonst war. Während des Bombenabwurfs haben sich die Engländer wieder gesammelt. Mehrmals versuchen sie, an den Kampfverband heranzukommen. Eindeutig verfolgen sie die Taktik, dem Kampf mit Jägern und Zerstörern auszuweichen und die langsameren Kampfflugzeuge anzugreifen. Aber damit kommen sie

nicht weit. Wachsam bleiben die Zerstörer am Verband. Sobald eine Hurricane sich in seiner Nähe zeigt, sind schon mehrere Haifische hinter ihr her, und brennend stürzt sie ab.

Bis zur Küste verfolgen uns die Engländer. Allerdings sind sie bedeutend zaghafter geworden und lassen hier von uns ab.

Durch Wackeln verabschieden wir uns über französischem Gebiet von dem Kampfverband, der nicht eine einzige Maschine verloren hat. Jetzt können wir uns wieder mit unseren Gedanken beschäftigen. Werden es 17 Abschüsse gewesen sein? Sind die 500 voll? Sieben hat unsere Gruppe erledigt. Hoffentlich haben die anderen die fehlenden zehn Abschüsse.

Nach der Landung herrscht im Geschwadergefechtsstand stärkste Spannung. Endlich klingelt das Telefon. Der Kommandeur der zweiten Gruppe meldet sechs Abschüsse. Großartig! Aber es fehlen noch vier. Gleich darauf kommt aber schon der erlösende Anruf der dritten Gruppe. Alles hängt am Munde des Kommodore, der den Hörer ans Ohr hält. Und als er die Zahl vier ausspricht, erhellen sich die Mienen. Dann aber brechen alle, die am Gefechtsstand zusammen sind, vom Oberstleutnant bis zum Schreiber einstimmig in ein begeistertes „Hurra" aus.

Genau 500 Abschüsse am Jahrestag unseres Freiheitskampfes. Mit stolzer Freude wird der Erfolg dem General gemeldet. 500 Luftsiege in einem Jahr Krieg. Die Engländer können gewiß sein: Das Haifisch-Geschwader räumt weiter auf.

Feuer auf den Hafen von Dover

An einem klaren Herbsttag stehen wir auf dem Gefechtsstand einer unserer Küstenbatterien, die seit der Besetzung durch unsere Truppen gegenüber der englischen Steilküste dicht nebeneinander und hintereinander gestaffelt das britische Inselreich bedrohen. Wenn man die gewaltige deutsche Abwehr sieht, die hier in wenigen Wochen förmlich aus dem Boden gestampft wurde, und wenn man weiß, mit welchen Mitteln unsere Artilleristen ihre Batterien aufgebaut haben, dann empfindet man es als eine Ironie des Schicksals, daß es meist Geschütze französischen Ursprungs sind, die nun ihre Granaten gegen England schleudern.

Ein Fernsprecher rasselt. „Herr Kapitänleutnant, Sie werden am Apparat verlangt." Der Batteriekommandeur greift zum Hörer. Seinen gespannten Zügen ist anzumerken, daß eine wichtige Meldung durchgegeben wird. Als das Gespräch beendet ist, gibt der Kommandeur Befehl zum Klarmachen der Batterie. Im Hafen von Dover sind unter dem Schutze der Nacht dreizehn Dampfer eingelaufen, acht größere Fahrzeuge und fünf kleinere.

Das Kommando „Feuererlaubnis!" bringt Leben in die Batterie. Die Männer im Leitstand, im Rechenraum und an den Geschützen stehen auf ihren Stationen zum Einsatz bereit, wenn der Feuerbefehl kommt. Die Rohre, die noch eben unsichtbar getarnt in den Dünen lagen, haben sich drohend emporgerichtet, gegen das Ziel, das klar erkennbar vor uns liegt. Deutlich sind die Türme von Dover auszumachen. Die Berechnungen sind beendet. Jetzt kommt der große Augenblick. Der Batteriekommandeur gibt nur ein Wort durch den Fernsprecher: Feuern!

Donnernd kracht die erste Salve aus den Rohren, aus deren Mündungen das Feuer blitzt und dunkler Qualm aufsteigt. Zischend ziehen die schweren Geschosse über unsere Köpfe hinweg. Alle warten gespannt und zählen die Sekunden. Der Ausguck meldet: Aufschlag! Drüben steigt, mit dem bloßen Auge erkennbar, eine Rauchsäule auf. Die Schüsse lagen gut. Wieder Kommando: „Salve" und — „Feuern!" So jagt Salve auf Salve hinüber zur englischen Küste. Mit den scharfen Gläsern werden die Aufschläge festgestellt, die bald den ganzen Hafen von Dover durcheinanderbringen. Die Schiffe verholen von einer Hafenseite zur anderen, aber es nützt ihnen nichts, unablässig speien unsere Rohre ihren Stahlhagel mitten zwischen die feindlichen Fahrzeuge hinein.

Einer der Männer am Ausguck meldet: Mündungsfeuer schwerer Batterie bei Dover. Der Engländer antwortet! Er will mit uns ein Duell von Küste zu Küste. Die Sekunden verrinnen, bis der Einschlag kommt. Er liegt schlecht. Wir feuern unentwegt weiter hinein nach Dover, aus dessen Hafen jetzt einige Fahrzeuge zu flüchten versuchen. Sie werden weiter unter Beschuß genommen. Währenddessen schaltet sich eine weitere deutsche Batterie in den Kampf ein. Sie nimmt das schwere englische Geschütz unter Feuer. Das Gefecht geht hin und her. Granaten zischen hinüber und herüber. Einige Aufschläge der Engländer liegen etwas besser, jedoch gelingt es ihnen nicht, uns irgendwelchen Schaden zuzufügen. Nach etwa zweistündigem Kampf schweigt das britische Geschütz. Unser Erfolg ist klar: Der Hafen von Dover und das Hafenviertel haben mehrere Treffer bekommen. Von den Fahrzeugen ist eines voll getroffen, ein weiteres wurde abgeschleppt, und die englische Artillerieabwehr mußte ihren vergeblichen Beschuß einstellen.

Am nächsten Tage meldet ein Aufklärer unserer Luftwaffe, daß im Hafenbecken von Dover wieder sechs Schiffe von etwa 3000 Tonnen ankern, und daß weitere Fahrzeuge am Kai festgemacht haben. Auf Grund dieser Beobachtung erhält die Batterie wieder Feuererlaubnis. Auch heute wieder ist klare Sicht. Wolkenfetzen ziehen über den Himmel, unter denen sich ganz deutlich die hellgelben Kreidefelsen der englischen Küste abheben. Über uns ziehen die Staffeln unserer Luftwaffe hin und her. Jäger, Bomber, Zerstörer fliegen nach England und kommen von drüben. Der Tommy hat dort alle Hände voll zu tun.

Deutlich sieht man an seiner Küste das Aufblitzen der Flakmündungsfeuer, deren Sperre genau so wie die Sperre der Ballone immer wieder von unseren Fliegern durchbrochen wird. Aber nicht nur aus der Luft ist die Insel bedroht; denn eben gibt der Kommandeur der Marinebatterie den Feuerbefehl. Dumpf rollt die erste Salve aus den Rohren, und nach kurzer Zeit schon sitzen die Schüsse mitten im Ziel. Im Hafenviertel von Dover steigen wieder Rauchsäulen auf, Brände werden beobachtet, auf den Kais und Molen schlagen unsere Granaten ein und richten im Hafen Verwirrung und Verheerung an.

Einer der 3000-Tonner erhält einen Volltreffer und brennt. Bereits nach wenigen Salven liegt ein weiteres Fahrzeug mit schwerer Schlagseite am Pier von Dover. Aber auch die übrigen Schiffe müssen unter der Wirkung der gutgezielten Schüsse gelitten haben, deren Aufschläge immer wieder zwischen ihnen beobachtet werden können.

So ist der Engländer selbst an seiner eigenen Küste nicht mehr vor dem Zugriff der deutschen Waffen sicher, zu denen neben Minen, Unterseebooten, Schnellbooten und den Geschwadern unserer Luftwaffe seit Besetzung der Kanalküste auch die Küstenartillerie getreten ist.

Die Kleinsten der U-Boote

Durch die Dämmerung des anbrechenden Abends und durch den dichten Vorhang eines Platzregens war das kleine U-Boot, eines von den kleinsten unserer jungen U-Boot-Waffe, in den Hafen geglitten. Minenräumboote waren ihm entgegengefahren und hatten es sicher an den Kai gebracht. Als die letzten der begleitenden Schiffe festmachten, lag das U-Boot schon gut getarnt an seiner Anlegestelle.

Als wir dem U-Boot am nächsten Morgen einen Besuch abstatten, sind die Gesichter der Männer schon ausgeruhter als am Abend zuvor. Sie haben wieder einmal ausgeschlafen, und der wilde Stoppelbart, der die Gesichter umrahmte, ist verschwunden. Wir steigen durch das Turmluk in den engen Schacht, der in das Innere des Schiffes führt. Es gehört schon Übung dazu, diesen Weg in Sekundenschnelle zurückzulegen, wie es ja im Ernstfall unbedingt nötig ist. Unten angekommen, stehen wir zum erstenmal in einem der kleinsten unserer U-Boote.

Auf den ersten Blick scheint dieses Boot überhaupt nur aus Maschinen und Schaltanlagen zu bestehen. Überall an den Wänden und an der Decke entlang laufen Röhren und Leitungen, die sich irgendwo im Bug oder Heckraum verlieren. Manometer und Voltmesser aller Größen und Sorten sind dazwischengeschaltet und lassen auf den ersten Blick erkennen, ob der ganze Mechanismus auch vorschriftsmäßig läuft. Dieses Herz des Schiffes, die Zentrale genannt, ist dabei so eng, daß man jetzt, wo das Boot völlig ruhig daliegt, kaum aneinander vorbeigehen kann. Was muß das erst geben, wenn das Schiff in unruhiger See von einer Seite auf die andere geworfen wird! Und wenn es dann zum Angriff geht, stehen auf diesem engen Raum sechs bis acht Männer und müssen in Sekundenschnelle Präzisionsarbeit verrichten.

In nächster Nähe liegt der „Schlafraum" für Offiziere und Mannschaften. Das heißt, die Kojen, die an den Wänden rechts und links und übereinander festgemacht sind, bilden den Schlafraum; denn dieser einzige Raum, den die Mannschaft zur Verfügung hat, dient gleichzeitig für die Einnahme der Mahlzeiten, ist Aufenthalts- und Arbeitsraum. Gegessen wird mit angezogenen Ellenbogen, weil hinten gleich wieder die hochgeklappten Bettgestelle stören. Und oft ist die feste Unterlage für den Mittagstisch ein Torpedo, der noch auf seine richtige Verwendung wartet.

Auch ohne eine Fahrt mitgemacht zu haben, spürt man sofort, daß hier für Menschen, die auch nur einen geringen Hang zur Bequemlichkeit mitbringen, kein Platz ist. Hier kann nur eine Mannschaft ihre Pflicht erfüllen, bei der jeder einzelne sein eigenes Ich zurückstellt und sich selber nur als Teil des Bootes fühlt. Nirgends zeigt sich der Kerl so als da, wo er in schmieriger Jacke mit schweiß- und ölbeschmiertem Gesicht seine harte Pflicht tut, fernab aller menschlichen Beobachtungen.

Sie haben ölbefleckte Jacken und schmierige Hosen an, denn das, was sie auf dem Leibe tragen, ist ja die einzige Uniform, die sie mitnehmen können. Schränke für Kleidungsstücke oder Wäsche gibt es auf diesem Boot nicht. Was der U-Boot-Mann mit auf sein Schiff nimmt, wenn er auf große Fahrt geht, ließe sich bestimmt in einer Damenhandtasche unterbringen. Was darüber hinausgeht, muß er unter der Decke auf einem Drahtgestell seiner Koje verstauen. Unter der Decke der ersten Koje liegt gleich ein solches „Vorratslager". Es gehört dem Ersten Offizier dieses Bootes: ein norwegischer Pullover, eine Arbeitshose aus französischen Beständen und eine Pelzweste, die ihm von der NS.-Frauenschaft aus der Heimat geschickt wurde.

Die Männer, die hier auf engstem Raum zusammen leben und zusammen kämpfen, finden aber kaum noch einen großen Mangel in diesem Zustand. Sie haben sich zur letzten Bedürfnislosigkeit durchgerungen. Jeden Tag waschen? Das Wasser ist knapp, und man muß sparsam damit umgehen. Außerdem ist es als Trinkwasser wichtiger. Da genügt es auch, wenn man alle drei Tage oder alle Woche mal diese Reinigung vornimmt. Rasieren? Meist ist es wegen des groben Seeganges gar nicht möglich. Und wozu auch? Hier unten gibt es keinen Appell und keine Bekleidungsvorschriften.

Das ganze Leben ist hier überhaupt ein anderes. Es gibt weder Tag noch Nacht, weder Morgen noch Abend, denn die Einteilung der Vierstundenwache löscht alle diese Begriffe aus oder verschmelzt sie miteinander.

Das Mannschaftsleben auf solch einem U-Boot spielt sich aber auch unter ganz besonderen Gesichtspunkten ab, die alle der Vorsicht dienen. Die Horch- und Peilgeräte auf großen Kriegsschiffen sind heute so fein ausgearbeitet, daß sie ein laut gesprochenes Wort oder ein fallengelassenes Werkzeug auf Kilometer Entfernung wahrnehmen können. Darum bewegt sich die ganze Mannschaft fast lautlos durch die Räume des Schiffes. Und das einzige Wort, das laut gesprochen, ja gebrüllt wird, ist der Ruf: „Alarm!"

Dann saust jeder auf seinen Platz und macht die Handgriffe, die ihm tausendmal eingetrichtert wurden, und die im Schlaf sitzen. Die Wache auf dem Kommandoturm springt in das Turmluk, das der letzte wasserdicht verschließt, und in Sekunden schießt das Boot in die Tiefe. Dann beginnt die Fahrt unter Wasser, die an Offizier und Mann noch härtere Anforderungen stellt als die

Fahrt an der Oberfläche. Jetzt heißt es, die Ohren offen halten, denn jedes verdächtige Geräusch außerhalb des Bootes muß wahrgenommen werden. Stundenlang geht es oft so in tiefster Stille und mit einer Verständigung durch Zeichen.

Jede dieser Fahrten ist eine harte Nervenprobe für die Energie des einzelnen Mannes. Er steht vor seiner Maschine oder vor seinen Geräten. Er hört auf das Summen des Dynamos oder starrt unentwegt auf die Skala, die den Tiefstand des Bootes anzeigt. Wer im Augenblick nichts zu tun hat, legt sich in seine Koje und atmet ruhig, damit der Sauerstoff der Luft möglichst lange vorhält, denn man weiß ja nie, wie lange das Schiff unter Wasser bleiben muß.

Die Fahrt, von der das Boot eben zurückkommt, verlief unter einem besonders glücklichen Stern, denn der Kommandant konnte seine „Aale" gut unterbringen und ein paar anständige Brocken auf die englische Verlustliste setzen. Zuerst holte das Boot einen englischen Frachter von über 10 000 Tonnen mitten aus einem britischen Geleitzug heraus. Und dann gelang Tage später noch ein Meisterschuß. Das Boot wurde selber einige Zeit von englischen Zerstörern verfolgt und mit Wasserbomben beworfen und mußte auf große Tiefe gehen und abwarten, bis sich der Tanz oben legte. Als das Boot dann nach geraumer Zeit wieder auftauchte, sah der Kommandant während des Aufsteigens durch sein Sehrohr, daß gerade ein schwerer englischer Tanker in unmittelbarer Nähe vorüberfuhr.

Der Befehl zum Sinken, Torpedorohr fertig machen und Abschuß war eins. Das Boot stippte nur kurz an die Oberfläche, ging dann wieder auf Tiefe, und gleichzeitig jagte der „Aal" heraus. Augenblicke später erschütterte ein schwerer Schlag das Boot. Der Torpedo hatte gesessen. Als kurze Zeit danach der Befehl zum Auftauchen gegeben wurde, war an der Oberfläche nichts anderes mehr zu sehen als eine zentimeterdicke Schicht Öl und qualmende Wrackteile, die in weitem Umkreis verstreut in dieser dicken Brühe schwammen.

In aussichtslosem Kampf bewährt

Im Dienste der Kriegsmarine, die heute eine Küstenstrecke von vielen tausend Kilometern zu bewachen hat, steht eine große Anzahl von kleinen Hilfsfahrzeugen, die von der Handelsmarine übernommen und mit der Kriegsflagge in Dienst gestellt worden sind. So klein diese Fahrzeuge auch sein mögen, so schwach ihre Bewaffnung auch sein mag, so sind sie doch „Kriegsschiffe", genau wie unsere Schlachtschiffe von 35 000 Tonnen. Jederzeit müssen sie darauf gefaßt sein, auf einen überlegenen Feind zu stoßen, und dann gilt es, sich mit unterlegenen Waffen zu bewähren. Jeder Soldat weiß, daß die Bewährung im aussichtslosen Kampf besonders Schweres von ihm verlangt.

Einen solchen Kampf hatte in einer Oktobernacht ein kleines Hilfsfahrzeug unserer Sicherheitskräfte zu bestehen. Es ist, wie die kurze amtliche Meldung besagte, im Kampf mit überlegenen Kräften nach tapferer Gegenwehr mit wehender Flagge untergegangen. Die britischen Zerstörer, die es überfallen hatten, haben mit Artillerie und Maschinengewehren in der Tradition des „Cossak"-Verbrechens noch auf die im Wasser schwimmende Besatzung weitergeschossen. Daß die Verluste gering blieben, war nur darauf zurückzuführen, daß die britischen Zerstörer schleunigst das Weite suchten, als sich andere deutsche Fahrzeuge näherten, durch welche die Überlebenden gerettet werden konnten.

Was hinter dieser kurzen Notiz an Kampfgeist und Heldenmut steckt, enthüllt nun der in seiner Nüchternheit ergreifende Bericht des Kapitänleutnants, der als Kommandant des Hilfsfahrzeugs als letzter von seinem sinkenden Schiff ins Wasser sprang.

Es war kurz nach Mitternacht. An Bord waren Fliegerwache und verstärkte Ausguckposten aufgezogen. Die gesamte Besatzung hatte Schwimmwesten angelegt, und die Freiwache durfte sich nur angezogen auf die Kojen legen. Der Kommandant stand im Kartenhaus, als ihm der wachthabende Offizier vier Schiffe auf Gegenkurs an Backbord meldete. Er stürzte in die Brückennocke und konnte mit dem Nachtglas trotz der Diesigkeit die verdächtigen Fahrzeuge als vier britische Zerstörer identifizieren. „Alarm! Alle Mann auf Gefechtstation, alle Mann an Deck!" Schon drehten die feindlichen Fahrzeuge zum laufenden Gefecht, und aus etwa 2000 Meter Entfernung konzentrierten alle vier das Feuer ihrer Artillerie auf das kleine deutsche Hilfsschiff. Aus 32 Geschützen von zwölf Zentimeter blitzten Feuerschlünde auf, 16 Flakgeschütze des

Feindes unterstützten das Feuer seiner Hauptartillerie, und bald fegten bei der sich schnell verringernden Entfernung auch die feindlichen Maschinengewehrkugeln über das Deck des deutschen Schiffes. Eingedeckt von diesem Massenfeuer erhielt das Schiff auf kurze Entfernung Treffer auf Treffer.

Schon stand das kleine Fahrzeug bis zu den achteren Winden unter Wasser. Da konnte es nur noch heißen: „Alle Mann außenbord!" Die Rettungsboote wurden ins Wasser geworfen, und die Besatzung sprang nach, während der Kommandant in seine Kammer eilte, deren Außenseite durch einen Treffer aufgerissen war, und die durch Gewichte beschwerten Geheimsachen über Bord warf. Dann kletterte er an der achteren Want hoch, und als er auf seinen Ruf, ob noch jemand an Bord sei, keine Antwort erhielt, sprang er ab, um vom Sog des Schiffes freizukommen. Als er wieder an die Wasseroberfläche kam, war das Schiff schon gesunken. Im letzten Augenblick hatte noch die Detonation eines feindlichen Torpedos Wrackstücke durch die Nacht gewirbelt. Nur wenige Minuten waren seit dem ersten Aufblitzen der feindlichen Schüsse vergangen.

Die Besatzung hatte sich, so berichtet der Kommandant, ohne jede Anleitung, die nach dem Ausfall des Wachoffiziers und einiger Unteroffiziere nicht mehr möglich war, in vorbildlicher Weise eingesetzt und bis zum letzten das feindliche Feuer erwidert. Das taten sie, obwohl sie wußten, daß die paar Schüsse, die sie noch lösen konnten, den Ausgang des Gefechts gegen die massierte Artillerie und die Torpedowaffe von vier großen Zerstörern nicht beeinflussen konnten.

Und nun kam die Bewährungsprobe. Jetzt schoß der Feind mit Artillerie und Maschinengewehren mitten in die Schiffbrüchigen hinein, die er mit den Kegeln seiner Scheinwerfer festhielt, während sie schwimmend die Flöße zu erreichen suchten. Schwer war unter diesen Umständen die gleichmäßige Verteilung auf die Flöße. So kam es, daß zuviele auf dasselbe Floß zuschwammen. Halb hingen sie, halb lagen sie darauf, als es kenterte. Da bewährte sich die Kameradschaft. Jeder tat sein bestes und half dem anderen. Man ließ die Verwundeten auf dem wiederaufgerichteten Floß, die anderen stießen wieder ab, wieder hinaus in die von feindlichen Kugeln aufgepeitschte See, bis sie ein anderes Rettungsfloß fanden.

Noch einige Salven, dann verschwand der Feind. Er hatte wohl die Annäherung anderer deutscher Fahrzeuge bemerkt, und nun galt es für die Schiffbrüchigen, die Aufmerksamkeit der Retter auf sich zu lenken, wobei aber die Nähe des Feindes berücksichtigt werden mußte. Bis das letzte Rettungsfloß geborgen werden konnte, dauerte es aber in dieser finsteren und unwirtlichen Nacht noch viele Stunden. Eines von den Flößen lag infolge Überlastung tief unter Wasser. Die Leute konnten sich nur an den Rettungsschlaufen festhalten und mußten durch „Wassertreten" das Gewicht entlasten. Dabei lösten sie sich ab, und nach vier Stunden Schwimmens hörte der Kom-

mandant, der an einem anderen Floß hing, durch die Nacht die Töne des Liedes dringen von dem Seemann, den „das nicht erschüttern kann".

Beim Morgengrauen waren alle, die an den Rettungsflößen gehangen hatten, wieder an Bord deutscher Kriegsschiffe. Der Kommandant überprüfte die Zahl. Mancher fehlte. Wie dankbar waren sie alle, als beim Einlaufen in den Hafen zwei Meldungen übergeben wurden. Seenotflugzeuge hatten fünf Mann aus einem Schlauchboot gerettet, und an der Küste war ein Kutter gelandet, der kurz vor dem Sinken des Schiffes losgemacht worden war, aber nicht mehr besetzt werden konnte. Irgendwie hatte ihn das Schicksal freigetrieben vom Sog des Schiffes. Schwimmende Seeleute hatten ihn in der Nacht entdeckt und noch manchen Kameraden aus dem Wasser aufgesammelt. Nach stundenlangem Rudern in schwerer See hatten sie Land erreicht und waren von Infanteristen der Norwegen-Besatzung in treue Obhut genommen worden.

So hatte die Kameradschaft dafür gesorgt, daß sich die Verluste dieser Nacht auf die direkten Opfer des feindlichen Feuers beschränkten. Sie waren glücklicherweise sehr viel geringer, als der Kommandant und die zusammen mit ihm Geretteten zunächst befürchten mußten.

Wenn das Lied vom braven Mann erklingt, sollen die Besatzungen unserer kleinen Hilfsschiffe nicht vergessen sein, die vom Nordkap bis zur spanischen Küste für Deutschland wachen.

Mit zerſchoſſener Maſchine durch die Sperrballone

Zwei Stunden ſind nun ſchon vergangen, ſeit wir von unſerem dritten Flug gegen London zurückgekommen ſind. Und zwei Stunden ſtehen wir nun auf dem Rollfeld und warten auf eine Maſchine, die nicht mit uns zurückkam. Die Maſchine unſeres Staffelkapitäns fehlt.

Bei der geſpannten Beobachtung im Zielanflug und Angriff auf das Großkraftwerk in unmittelbarer Nähe der Londoner City hatten wir gar nicht bemerkt, wohin er flog. Seine beiden Kettenhunde — wegen einſetzenden Flakfeuers rechts und links ausgeſchert — hatten das Kampfflugzeug zuletzt geſehen, als es, umgeben von deutſchen Jägern, geradenwegs über einen einzelnen, gegen drei Spitfires fechtenden deutſchen Zerſtörer dahinflog. Dann war der Verband über dem Ziel, und als wir abdrehten, fehlte der Staffelkapitän. Durch Funkſpruch wurden noch über dem Häuſermeer Londons alle unſere Beſatzungen verſtändigt. Der ganze Verband flog noch zwei Schleifen über der Innenſtadt; aber es war unmöglich, bei der Maſſe der deutſchen Maſchinen den Standort des Geſuchten ſchnell herauszufinden. So flogen wir nach Hauſe im Glauben, unſeren Staffelkapitän in den Verbänden der vor uns zurückfliegenden Geſchwader zu finden. Wir ſind gelandet, aber die Maſchine fehlt.

Aus den zwei Stunden werden zweieinhalb Stunden. Wir ſtehen alle noch auf dem Rollfeld. Kaum einer hat ſchon die Schwimmweſte abgelegt, die Erregung läßt uns nicht los. Wir haben das Bild der furchtbaren Wirkung unſeres Bombenangriffs noch vor Augen. Dazu kommt das Unfaßbare: der Staffelkapitän fehlt. Wie ſtand er noch vor uns, als wir in die Flugzeuge ſtiegen, jung und kräftig, braungebrannt, das EK. I auf der Bruſt und das Bändchen im Knopfloch. Einer blickt auf die Uhr. „Noch zehn Minuten", ſagt er, „dann iſt der Sprit zu Ende."

Jeder von uns weiß: wenn die Maſchine noch Tragflächen und Leitwerk hat und nur noch über ein paar Tropfen Benzin verfügt, wird unſer Hauptmann ſie landen, vielleicht irgendwo an der Küſte, vielleicht ſogar auf dem Waſſer. Die Wartezeit iſt um. Wir gehen in unſere Unterkünfte. Zwei Stunden Schlaf können nicht ſchaden. Ein paar Stunden ſpäter wollen wir erneut ſtarten, aber keiner von uns bringt ein Auge zu bei dem bangen Warten auf eine Nachricht von der fehlenden Maſchine.. Wir liegen auf unſeren Betten und ſtarren gegen die Decke.

Draußen ein Schrei. Wir ſpringen hoch, ſtürzen zum Fenſter: „Der Kapitän!“ Einer rennt von Baracke zu Baracke und ſchreit die Botſchaft weiter. Und dann ſteht er vor uns, einen Notverband um den Kopf, einen Arm in der Binde. Ein wenig blaß ſieht er aus; aber er lacht. Er hat ſein altes Lächeln und erzählt: „Ohne daß ich es wollte, wurde ich kurz vor dem Ziel in einen Luftkampf verwickelt, in den einer unſerer Zerſtörer ein paar Briten gezogen hatte. Zu dritt ſahen ſich die Brüder machtlos gegen den einen Deutſchen und wollten nun ihr Mütchen an mir kühlen. Sie unterflogen mich, hatten aber den Zerſtörer vergeſſen. Und ſo gab es ein kleines Luftduell zwiſchen einer Do 17, einer Me 110 und drei engliſchen Spitfire.

Ich will die Geſchichte kurz machen: die Briten zogen den Kürzeren, zwei fielen wie lodernde Flammen in das Feuermeer unter uns, der dritte riß aus. Der Zerſtörer brauſte hinterher, und als ich mich umſah, hattet Ihr eure Bomben ſchon geworfen und verſchwandet in weiten Schleifen oſtwärts. Zuerſt merkte ich, daß mein linker Motor ſtand. In der Hitze des kurzen Kampfes hatte keiner von uns vieren in der Maſchine feſtgeſtellt, daß eine MG-Garbe genau in den Motor gegangen war. Aber ehe wir etwas weiteres unternahmen, rief der Bordſchütze: ‚Zielanflug‘, und wir gingen, diesmal bedeutend niedriger, erneut über das Kraftwerk. Es hätte unſerer Bomben wohl kaum noch bedurft, denn unten qualmte und loderte es an allen Ecken und Enden. Aber mit nach Hauſe nehmen wollten wir die Bomben auch nicht. So mußte eben noch ein Nebengebäude des großen Generatorenhauſes dran glauben.

Die durch den ſtehenden Motor hervorgerufene Gewichtsverlagerung in der Maſchine zwang mich raſch zum Aufgeben der Höhe. Wir ſackten immer tiefer durch und mußten dann noch kurz vor Verlaſſen der Stadtperipherie den bekannten ‚Flak-Walzer‘ tanzen, lädiert wie wir waren, und es war ein leichtes für die Briten, uns noch ein paar Splitter ins Leitwerk und in den Rumpf zu ſetzen. Hätte unſere deutſche Flak Gelegenheit, auf ein Feindflugzeug in ſo geringer Höhe zu ſchießen, würde ſie es beſtimmt abſchießen. Den Tommies, die bekanntlich ſonſt nicht ſchlecht ſchießen, gelangen nur ein paar Splitter. Immerhin, nun klemmte auch das Höhenſteuer. Der rechte Motor arbeitete auf vollen Touren. Aber dann kam etwas Tolles, womit niemand von uns gerechnet hatte.

Vor und über uns erſchienen die dicken Würſte der Sperrballonfelder. Was nun? Aber ich will euch nicht zu lange auf die Folter ſpannen. Ihr ſeht ja, daß wir zurückgekommen ſind. Wir haben uns regelrecht durch das Labyrinth der Ballone und Tragſeile hindurchgewunden. Drüberweg konnten wir nicht mehr, dafür zog der eine Motor nicht genug. Wir haben uns regelrecht hindurchgeſchlängelt. Es war ein hartes Stück Arbeit, aber wir haben es geſchafft. Und als wir durch waren, zeigte der Höhenmeſſer gerade noch zwei Meter. Das

erste, was wir sahen, war von weitem die Kanalküste. Ich kann euch sagen, wir haben geschwitzt wie die Bären. Stellt euch vor, ein Motor steht, der andere fängt allmählich auch an zu kotzen. Das Höhensteuer klemmt, und durch faustdicke Splitterlöcher pfeift der Wind durch die Kabine.

Dann kommt der Kanal. Alle atmen auf; der Funker packt schon sein Freßpaket aus. Wie wir so dahinschleichen — richtiges Fliegen kann man das gar nicht mehr nennen —, da ruft plötzlich der Heckschütze: ‚Spitfire von hinten!' Im Nu haben wir wieder die MGs gerichtet. So billig wollen wir Leben und Maschine nicht verkaufen. Im Steilflug stößt der Brite aus großer Höhe auf uns herunter, schießt schon aus weitester Entfernung. Scheinbar hat er Angst, daß wir kehrtmachen und ihn abschießen könnten. Aber wir kommen nicht, wir sind kaum noch manövrierfähig. Wir können nur schießen, schießen und nochmals schießen und hoffen, daß wir die Küste erreichen, ehe wir auf die Nase fallen, denn der Sprit geht rasend schnell zu Ende. Und wirklich, der Brite muß seine ersten beiden Angriffsflüge abbrechen, da er sonst in unsere Garben gerät. Er setzt zum dritten Male an. Plötzlich — mitten im Kampf — reißt er die Maschine hoch, zieht in wahnsinniger Steilkurve in die Wolkendecke und ist verschwunden. Wir sehen uns an. Was ist los? Da tauchen rechts und links zwei ‚Me 109' auf und fliegen so dicht an uns vorbei, daß wir die Kameraden in ihren Kabinen winken sehen können. Das ist die Kameradschaft der Flieger!

Die Jäger haben unsere verzweifelte Abwehr gegen den feigen Angriff von weitem gesehen und sind herbeigeeilt, um uns herauszuhauen; und der Brite ist getürmt, als er sie von weitem kommen sah. Sicher geleitet von unseren beiden Jägern haben wir die Küste erreicht. Aber auch eine gute Notlandung scheint unmöglich. Unsere brave Do 17 ist zu stark beschädigt; ein Bein des Fahrgestells baumelt unter dem Rumpf, und auch die Landeklappen haben soviel abbekommen, daß nun auch das Weiterfliegen unmöglich erscheint. Da habe ich dann Befehl gegeben: ‚Aussteigen!'

Die Badewanne fliegt heraus. Der Luftwirbel reißt sie ganz weg, und nacheinander springen Heckschütze, Bordfunker und Beobachter heraus. Langsam pendeln sie unter der Maschine an den weißen Schirmen zur Erde."

Der Staffelkapitän hat aufgehört zu sprechen. Aber wir wollen weiterhören, was er gemacht hat und wie er ausgestiegen ist. In dichtem Kreis umstehen wir ihn, Flugzeugführer, Beobachter, Bodenpersonal. Aber er winkt ab und sagt nur ganz kurz: „Ich habe die Maschine nach der Bruchlandung doch noch hingesetzt. Dann bin ich in einen des Weges kommenden Kraftwagen gestiegen, habe meine drei Fallschirmspringer eingesammelt und bin zu euch gefahren."

»Wie lange wollt Ihr mich noch wässern lassen?«

Es ist abends, schräg fallen die Strahlen der Sonne auf die gischtsprühenden Wellenkämme der See. Noch vor wenigen Stunden war die Luft erfüllt vom Gedröhn der Motoren, vom wilden Gesang des Kampfes. Nun ist alles ruhig. Nur zwei einzelne deutsche Jagdmaschinen sind noch unterwegs. Fliegen im Tiefflug über die brodelnde See ihrem Flugplatz entgegen. Tiefer und tiefer sinkt der Feuerball im Westen. In ihren schnellen Flugzeugen nehmen die beiden Jagdflieger die Schönheit dieses Sonnenunterganges über der glitzernden See voll in sich auf. Ein Tag des Kampfes geht zur Neige.

Wumm ... wumm ...! Zerrissen ist das friedliche Bild. Der Oberleutnant schaut nach rechts. Der Motor des Rottenkameraden arbeitet unregelmäßig. Ein Blick zur Küste. Verflucht weit. Schafft es der Motor wieder? Nein! Der Propeller dreht sich merklich langsamer. Macht eine ruckartige Umdrehung, steht dann. Und schon gleitet der schmale Rumpf über die Wasseroberfläche, taucht der Motor ein, steht das Leitwerk senkrecht hoch — neigt sich langsam vornüber. Der Oberleutnant kurvt, ganz langsam, so langsam, wie es nur geht. Endlich! Der Kamerad wird sichtbar. Taucht prustend auf. Hebt die Hand aus dem Wasser, winkt.

Von der Küste scheint man den Vorfall nicht bemerkt zu haben. Die Entfernung ist zu groß. Noch ein paarmal kurvt der Oberleutnant um die Absturzstelle, nimmt dann genauen Kurs zum nächsten Seenotdienst, vor Augen dauernd den gelben Fleck unten im Wasser, den treibenden Kameraden in seiner Schwimmweste. Beim Abflug hat er die Stoppuhr gedrückt. Mit gleichbleibender Geschwindigkeit fliegt er nun die Strecke.

Kaum hat der Oberleutnant berichtet, was los ist, flitzen auch schon die Mannschaften zur Seenotmaschine, machen sie startklar, lassen die Motoren laufen. Der Oberleutnant steigt mit ein, will selbst die Rettungsaktion leiten. Blick auf Stoppuhr, Kursgerät und Geschwindigkeitsmesser. Nur geringe Abweichungen vom Kurs, und der Kamerad ist verloren. Schon ein paarmal hat der Zeiger auf der Skala die Stoppuhr umrundet. Bald muß die Stelle — der Kamerad — auftauchen. Nach der Uhr ist es nun so weit. Aber nichts zu sehen. Die Augen tränen bereits vom scharfen Hinuntersehen auf die graue Wassermasse, die unter der Maschine auf- und niederwogt.

Aber keiner hat bemerkt, daß man haargenau über dem in Not befindlichen Kameraden geflogen ist, der durch die Fläche der Maschine verdeckt war. Er winkt, doch man sieht ihn nicht.

Da glaubt der Oberleutnant, etwas gesehen zu haben. Doch es ist nichts. Der Kamerad muß aber hier sein, muß gefunden werden, wenn auch die Nacht hereingebrochen ist. Er läßt die Maschine wassern, die Motoren schweigen. Nun steht der Oberleutnant mit einem Kameraden der Besatzung auf der Tragfläche und ruft, schreit den Namen über das brodelnde Wasser. Nichts rührt sich. Er schreit immer wieder. Noch eine Möglichkeit: mit dem Scheinwerfer suchen. Auch wenn der Engländer dazwischenfunken sollte.

Die wieder arbeitenden Motoren ziehen das Flugboot durch das Wasser, hierhin und dort hinüber, nach links und rechts dreht der Scheinwerfer, tastet die Wellen ab, sucht, sucht. Der Oberleutnant läßt das Schlauchboot fertigmachen. Er will mit einem Mann der Besatzung hinausrudern und so die Möglichkeit des Findens verdoppeln. Wieder schweigen die Motore. Nur der Scheinwerfer ist noch in Tätigkeit. Und wieder schreit der Oberleutnant, übertönt das monotone Geräusch der Wellen, brüllt den Namen in die Nacht hinaus.

Was war das: Eine Antwort oder nur die Sprache des Wassers? Keiner hat es im Augenblick unterscheiden können. Mit letzter Lungenkraft wird noch einmal hinausgebrüllt. Das war das Wasser nicht. Ein menschlicher Schrei war es. Der Kamerad war es.

Hastig stößt das Paddel ins Wasser. In die mutmaßliche Richtung schiebt sich das Schlauchboot, wieder ein Laut. Doch der scheint nicht aus der eingeschlagenen Richtung zu kommen. Treibt das Schlauchboot im Kreis oder ist es die Nacht, die das Gehör täuschte? Wo ist der Kamerad?

Dort eine helle Stelle. Eigenartig schillernd im dunklen Raum. Ein großer Ölfleck scheint es zu sein. Näher und näher schiebt sich das Schlauchboot heran, und dann ertönt eine Stimme, sehr leise, von den ausgestandenen Strapazen geschwächt: „Wie lange wollt Ihr mich denn noch wässern lassen?"

Mit diesen Worten empfängt er seine Retter. Hat auch jetzt noch nicht den Humor verloren. Der Kamerad ist dem Leben zurückgegeben.

36 000 Tonnen und ein Zerstörer

In den ersten Augusttagen legt in seinem Heimathafen ein U-Boot ab. Die Besatzung, vom Kommandanten auf Manöverstation befohlen, befindet sich schon zum größten Teil unter Deck. Auf dem Turm übernimmt der WO. die Wache. Die letzten Leinen werden verstaut. Knatternd springen die Diesel an. Vorbei sind die Tage der Ruhe, vorbei ist die Übernahme von Proviant, Torpedos, Artilleriemunition und die Erledigung der vielfältigen Kleinarbeiten, die die Werft als Rückstände von der letzten Feindfahrt zu beseitigen hatte. Da zieht es hinaus, ein schmaler, grauer Raubfisch, bemannt von Soldaten, die schon mehrere Feindunternehmungen glücklich überstanden und die Eierschalen der U-Bootfahrerei längst abgeschüttelt haben.

Irgendwo in dem weiten Raum der deutschen Bucht hat der Engländer Minen ausgelegt, an Plätzen, die wir kennen, und an anderen, die vielleicht erst in der letzten Nacht verseucht worden sind. Es kommt nun darauf an, Nase und Glück zu haben. Die Wache auf dem Turm sieht sich die Wetterlage an. Der Himmel ist nicht allzu hoch und ein wenig zugeschmiert. Die Sicht reicht nur wenige Meilen. Ein leichter Wind rauht die See und wirft kleine, weiße Schaumkronen. Das verlangt vervielfachte Aufmerksamkeit; denn leicht kann der Schaumstreifen, den das Sehrohr eines lauernden feindlichen U-Bootes für kurze Sekunden zieht, mit den Schaumköpfen der Wellen verwechselt werden. Die vier Ausgucks auf dem Turm müssen ihre Augen gleichzeitig überall haben, in der Luft, aus der der Feindflieger plötzlich aus den Wolken herabstoßen kann, auf dem Wasser voraus, wo treibende Minen das Boot gefährden könnten, auf dem Wasser zu allen Seiten, um Sehrohre und Torpedolaufbahnen rechtzeitig auszumachen, an der Kimm endlich, um Rauchfahnen beizeiten zu erkennen und die Jagd aufzunehmen.

Das Boot mogelt sich mit Vorsicht und mit allem Geschick durch die Sperrgebiete der verseuchten Nordsee. Es zieht mit Großer Fahrt auf dem nächsten Kurs seinem Operationsgebiet entgegen. Das Wetter wird ungünstiger; die Wolkendecke reißt auf und teilt sich in Schichten aus tieferen und höheren Wolken. Dazwischen stehen Flecken strahlend blauen Sommerhimmels. Aus dem Südwesten sticht grell die Sonne hervor. Erhöhte Fliegergefahr! Dabei ist auch der Schutz, den die Dunkelheit der Nacht gewährt, jetzt nur kurz.

Es geschieht nichts an diesem Nachmittag, der Abend fällt, die Nacht kommt, das Boot zieht seinen Kurs. Als der Morgen graut, steht das Boot weit von

der Heimat im Norden. Der Ausguck, dem der östliche Sektor zugeteilt ist, aus dem sich vor wenigen Minuten die Sonne erhob, starrt angestrengt durch die schützenden Gläser der dunklen Brille in den Himmel. Er sieht etwas, aber er kann noch nicht mit Sicherheit erkennen, ob das eine Möve ist, die dort kreist, oder ein Flieger.

Da! Jetzt sieht er es ganz klar. Der englische Aufklärer, der mit dem Morgengrauen zur Patrouille gestartet ist, hat das Boot gesehen und hält darauf zu. „Flugzeug an Steuerbord!"

„Alarm!" schreit der WO. Blitzartig lassen sich die Brückenwachen durchs Turmluk hinunterfallen, als letzter der WO., der schon sein „Fluten!" hinabgibt, ehe noch das Boot mit starker Vorlastigkeit auf Tiefe geht. Sekunden der äußersten Spannung. Hat er uns wirklich gesehen? Frage an den Ausguck: „Wie weit war das Flugzeug ab?" „Der muß gleich heran sein." Im selben Augenblick, als der Bug des Bootes schon ein gutes Stück unter Wasser, das Heck wohl aber noch in der Luft ist, jagen zwei schwere Detonationen durch das Boot.

Schon beim Alarm ist der Kommandant in die Zentrale gestürzt. Im Augenblick der Detonation weiß er, ohne daran eigentlich zu denken, daß dies einer der Augenblicke ist, wo es sich zeigen muß, ob seine Besatzung wirklich das taugt, was er bisher nach seinen Erfahrungen von ihr geglaubt hat. Dreht jetzt einer durch, verliert jetzt einer den Kopf und veranlaßt etwas Verkehrtes, so kann das Boot verloren sein. Schlag auf Schlag laufen, wie im Übungsfalle, die Meldungen von den verschiedenen Stationen ein.

Nun erweist sich in kurzer Zeit, daß die zahlreichen Glasschäden, das Ausfallen von Instrumenten und Beleuchtungskörpern im ersten Augenblick schlimmer aussahen, als sie es tatsächlich waren. Umsichtig und schnell gehen die Männer an die Beseitigung dieser Störung. Vorsichtig versucht dann das Boot wieder aufzutauchen, um seinen Marsch fortzusetzen. Aber immer wieder sind sofort Flieger da und drücken es hinunter in die Tiefe. Der Funkmaat meldet Geräusche von Schrauben und Turbinen. Sie wandern näher, sie ziehen vorüber und verschwinden, ohne daß das Boot zu einem Angriff kommen kann.

Diese Gegend ist nichts für mich, denkt sich der Kommandant. Taucht nach Einbruch der Dunkelheit auf und verduftet.

Der Kommandant hat sich entschlossen, trotz seiner Beschädigungen, die ihn eigentlich zwingen, zur Reparatur einen Stützpunkt anzulaufen, seine Unternehmung durchzuführen und auf dem Marsch zu diesem Stützpunkt wenigstens soviel mitzunehmen, als ihm das Jagdglück gestattet. Die Sicht ist gering. Sonne wechselt mit Regen. Es wird Morgen und wieder Abend. Ein paarmal hat sich das Boot vor rechtzeitig erkannten Fliegern in den Keller verdrückt, ohne behelligt zu werden. Endlich meldet der wachhabende Obersteuermann

Rauchwolken, und das Boot läuft mit hoher Fahrt auf dieſe verräteriſchen Zeichen zu. Dem Kommandanten ſchlägt das Herz höher, als er erkennt, was er da vor ſich hat.

Ein Geleitzug fährt dort, ein großer Geleitzug mit ganz großen, ganz wertvollen Dampfern, aber er ſteht nicht auf das Boot zu, er läuft vor ihm her, und obwohl nun die Maſchinen ihr Beſtes hergeben und das Boot Stunde um Stunde mit voller Leiſtung aufzudampfen verſucht, läuft dieſe fette Beute auf und davon. Es iſt nichts zu machen. Enttäuſcht und verärgert gibt das Boot die nutzloſe, brennſtofffreſſende Jagd auf. Nicht viel ſpäter kommt die Entſchädigung. Ein einzeln fahrender Dampfer von rund 10 000 Tonnen kommt in Sicht. „Der kommt uns gerade richtig, Herr Kapitänleutnant", meint der Gefechtsrudergänger, als das Boot zum Angriff anläuft. Der Kommandant nickt und behält das Schiff unabläſſig im Auge. Durch das Boot: „Dampfer iſt bewaffnet, hat drei Kanonen."

Noch einmal ſcheint es, als wolle ſich das Glück gegen das Boot entſcheiden. Der Dampfer zackt ab. Aber plötzlich, während das Boot verſucht, mit möglichſt viel Fahrt in einer haltbaren Angriffsposition zu bleiben, zackt er wieder zu. Heckrohre klar. Warten. Noch warten. Torpedo Achtung! Los! Deutlich ſind die Erſchütterungen ſpürbar, mit denen der „Aal" das Heckrohr verläßt. Das Ziſchen der Preßluft iſt bis in den letzten Winkel des Bugraumes hörbar. Die Stoppuhr in der Hand ſteht der Oberſteuermann und zählt.

Sekunden verrinnen, da jagt die Detonation durchs Boot. „Treffer Mitte!" ruft der Kommandant herab; was er ſonſt noch ſagt, verſchlingt der Jubel der Männer. Über das Heck beginnt der Dampfer zu ſinken. Deutlich erkennt der Kommandant im Sehrohr, wie drüben die Beſatzung in die Boote geht, und als die Geſchütze auf dem Achterdeck des getroffenen Schiffes von der Flut umſpült werden und dem Boot nicht mehr verderblich werden können, taucht es auf. Nun erkennt es auch, wen es in die Tiefe geſchickt hat. Es iſt der 9100 Tonnen große Dampfer „Upway Grange", der bis unter die Halskrauſe mit argentiniſchem Gefrierfleiſch für England beladen war.

Der Kommandant ſieht auf die Uhr. Ganze 40 Minuten ſind vom Beginn des Angriffs bis zum Sinken des Dampfers vergangen. Ringsum auf dem Waſſer ſchwimmen Teile der Ladung. Lauter halbe Ochſen. Die Brückenwache geht mit begeiſtertem Eifer daran, einen von dieſen koſtbaren Leckerbiſſen zu bergen. Bis ans Ende der Reiſe hat nun die Kombüſe das ſchönſte Ochſenfleiſch über die gewohnte Ration hinaus zur Verfügung.

Durch die Nacht zog das Boot. Es lud ſeine Batterien auf, es gab den Männern der Freiwache die wohlverdiente Ruhe und fuhr, den Ausguck ſcharf beſetzt, durch die Nacht und den folgenden Tag in Suchkurſen, bis es einen Tanker in Sicht bekam, der, auf etwa 12 000 Tonnen geſchätzt, in Zickzack-

kursen seines Weges zog. Wieder setzte der Kampf um die günstige Angriffsstellung ein, und wieder mußte das Boot einsehen, daß an diesen fetten Brocken nicht ohne weiteres heranzukommen war. Trotzdem blieb die Mühe nicht unbelohnt. In der Dämmerung führte die verbissene Jagd das Boot an neue Rauchwolken heran, die bald als zu einem Geleitzug gehörig erkannt wurden.

Getaucht wartete der graue Hecht auf diesen Schwarm von 25 bis 30 mittelgroßen Dampfern, der geradewegs in sein Verderben hineinlaufen zu wollen schien. Vor dem Geleit zackten aufgeregte Zerstörer. Wußten sie etwas vom Vorhandensein des Bootes, des beutehungrigen Gegners? Der Kommandant, das Auge ans Okular des Sehrohres geklemmt, sah, wie einer der Zerstörer auf einige 1000 Meter Entfernung plötzlich auf das Boot zudrehte. Was soll er tun? Er entschließt sich, noch ein wenig zu warten und zu beobachten.

Gerade will der Kommandant wütend und schweren Herzens den entsprechenden Befehl geben, als er sieht, wie der Zerstörer abdreht. Kaum 400 Meter von dem Boot entfernt, zeigt er plötzlich die volle Breitseite. Ohne langes Überlegen jagt ihm der Kommandant ein Torpedo in die offen daliegende Flanke. Im Boot fiebern die Männer vor Spannung. Selten gelingt es, den feindlichen Zerstörer, diesen ärgsten Feind des U-Bootes, vors Rohr zu bekommen und an ihm die vielen Stunden zermürbender Wasserbombenkämpfe zu rächen, die er oder einer seiner Kameraden U-Booten bereitet haben. Lauf, blanker Aal! Da! Metallischer Aufschlag, krachende Explosion und dann die Stimme des Kommandanten: „Treffer achteres Drittel!" und kurz darauf: „Zerstörer bricht auseinander, Bug geht hoch, Heck geht hoch, weißer Dampf, hellrote Flammen. Jetzt ist er schon weg? Ich sehe noch ein paar Boote kieloben treiben."

In den Jubel hinein plötzlich noch ein lauter Knall. Blitzschnell nimmt der Kommandant einen Rundblick, keine Zerstörer. Sollte da ein Flieger sein? Während das Boot schnell auf Tiefe geht, folgt ein zweiter schwerer Knall. Glas klirrt, Instrumente splittern, Beleuchtungskörper fallen aus, in der Dunkelheit spritzt das Wasser aus den Wasserstandsgläsern. Die Zentrale meldet Klemmen der Tiefenruder.

„Abfangen!" befiehlt der Kommandant. „Abfangen LI!" In der Zentrale wird fieberhaft gearbeitet. Geisterhaft gleiten die Lichtkegel der kleinen Taschenlampen über die zahllosen Ventile, die vom Schweißwasser feuchten weißen Wände, die bleichen und doch entschlossenen Gesichter der Männer der Zentrale. Keiner unter ihnen, der jetzt nicht Angst hätte, aber auch keiner, der mit dieser Angst nicht fertig würde.

Blitzartig zucken gleichzeitig Gedanken durch sein Unterbewußtsein. Können wir das Boot abfangen? Kommen noch mehr Wasserbomben? Der Kommandant weiß, daß in diesen Sekunden der härtesten Zerreißprobe für die

Nerven alles darauf ankommt, die Besatzung in seiner Hand zu behalten. Seine Stimme nimmt womöglich noch zu an Schärfe, als er jetzt zum zweiten Male die Meldung aus den Räumen anfordert. Fast gleichzeitig heißt es auch schon: „Bugraum dicht, Heckraum dicht, kein Wassereinbruch!" Das aus den zerscherbten Wasserstandsgläsern hereinspritzende Seewasser ist längst durch rasche Griffe nach Absperrventilen zum Stehen gebracht. Das Rauschen und kalte Zischen, mit dem die Preßluft in die Tanks eintritt, dazu das Schlagen der Lenzpumpen erfüllen das Boot mit wüstem Lärm. Tiefenmesser sind ausgefallen, es muß erst eine Notverbindung geschaffen werden, damit der LI als Tiefensteuerleiter wieder weiß, in welcher Tiefe sich das Boot befindet, und diese Arbeit muß schnell gehen! Ein Aufatmen geht durch das Boot, als der LI meldet, daß er auf einer annehmbaren Tiefe abfangen und einsteuern konnte. Auch sonst zeigt es sich, daß die eingetretenen Schäden nicht lebenswichtig sind. Plötzlich im Horchgerät das Kurbeln der Schrauben von Bewachungsfahrzeugen. „Gleich kommen die Wasserbomben!" Irgend jemand sagt es, jeder erwartet es, aber — sie bleiben aus. Da taucht das Boot in der Dunkelheit auf, läuft dem Geleitzug auf dem vermuteten Kurs nach, erreicht ihn tatsächlich, schießt im ersten Anlauf einen 7000-Tonnen-Dampfer heraus, fährt einen zweiten Anlauf, schießt fehl und muß ablaufen, da seine Rohre im Augenblick leer sind.

Zwei Tage später bekommt es zwei weitere Dampfer in Sicht. Den einen verliert es in einer Regenbö. Rasch entschlossen befiehlt der Kommandant: „Auftauchen zum Feuerüberfall mit Artillerie!" Der Dampfer braucht einige Zeit, um seiner Überraschung Herr zu werden, ehe er das Feuer erwidert, Zeit genug, um den U-Boot-Männern einige Treffer gelingen zu lassen. Das genügt. Panikartig geht die Besatzung des Schiffes in die Boote, so daß auch der Geschützbedienung nichts anderes übrig bleibt, als zu folgen. In der Nacht schleicht sich das Boot vorsichtig an den Dampfer heran und versenkt ihn endgültig.

„Nun brauchen wir bloß noch einen für den letzten Aal", sagen die Männer beim Mittagessen, als das Boot auf weiterer Jagd die See absucht. Es dauert auch nicht lange, da meldet die Brückenwache: „Dampfer in Sicht, mittelgroß" und weniger militärisch als zutreffend: „Ganz müder Prahm!" Kurze Zeit danach lag auch dieses Schiff auf dem Grund der „von England beherrschten" See! Mit ihm seine Ladung, die es 40 Stunden später in einem englischen Hafen gelöscht haben würde. Leergeschossen, müde, aber bei bester Laune bringt die Besatzung ihr erfolgreiches Boot in den Stützpunkt zurück. Schon aber sind von anderen Stellen wieder andere graue beutehungrige Hechte ausgelaufen, um auf der fetten Weide der See zu jagen.

Sechs Spitfire hinter einer Do

Gefechtsstand einer Do-Kampfgruppe in Nordfrankreich. Eben meldet die Flugleitung: „Gustav Kurfürst gestartet." Noch zwei Maschinen am Start, dann rollt heute nachmittag wieder der Einsatz gegen L. im Einzelangriff der Kampfmaschinen. „Hals- und Beinbruch" haben wir Kriegsberichter bei der Gruppe unserm Kameraden E., wie so oft, gewünscht, als er zum Flugplatz fuhr. Jetzt ist er unterwegs mit der „Gustav Kurfürst", um mit Leica und Schmalfilm die Wirkung der Bomben auf das Ziel festzuhalten.

Die Zeit hier unten vergeht langsam — schon laufen die ersten Funksprüche der Kampfmaschinen ein. Sie müssen jetzt über dem Ziel sein. „Einzelangriff ist eine ganz andere Art von Angriff als der Kampf in geschlossener Formation. Hier ist jede Besatzung auf sich selbst angewiesen. Im Einzelangriff pirscht sich die Maschine wie ein Jäger an das Ziel. Es liegt an der Findigkeit des Flugzeugführers oder Kommandanten, wie er mit den Wolken auf dem Flug fertig wird und wie er sie für die Abwehr auszunützen versteht, ohne dabei an Wirkung zu verlieren. Trotzdem ist die Maschine bei ihrer Aufgabe zeitlich wie auch räumlich immerhin in einen bestimmten Einsatzablauf für den Gesamteinsatz der Maschinen eingegliedert, was die Durchführung der Aufgabe nicht erleichtert, sondern noch erschwert." Während ich mich mit dem Gruppenkommandeur unterhalte, meldet der Offizier vom Dienst bereits die Funksprüche unserer Do. — „Auftrag durchgeführt — Rückflug!" So kommt Spruch nach Spruch herein. „Gustav Kurfürst" hat vor zehn Minuten gemeldet: „Auftrag abgebrochen — kehren um." „Sind weitere Meldungen von der GR gekommen?" — „Nein. Keine Funkverbindung mit der Maschine." Wir warten. Die ersten Maschinen kommen zurück. „Gustav Kurfürst" fehlt noch.

Nun sind alle Maschinen gelandet, die „Gustav Kurfürst" ist überfällig! Unsere sorgenden Gedanken gehen zur Besatzung. Wo werden sie sein? Was ist passiert? „Herr Major, der Einsatzbefehl für die Nacht ist eingetroffen!" Gewaltsam werden die Gedanken auf die neue Aufgabe gelenkt. Wir müssen in zwei Stunden fliegen — was ist mit unserem Kameraden — können wir helfen? All dies stürmt mir und den anderen durch den Kopf. Aber unsere Pflicht läßt uns nicht los. Wir machen uns für unsere Aufgaben bereit. Rufen von Zeit zu Zeit bei der Flugleitung an. Immer wieder das gleiche: Die Besatzung der „Gustav Kurfürst" noch nicht zurück — keine Verbindung!

Fünf Minuten vor unserem Nachtstart, da kommt die Meldung: „‚Gustav Kurfürst' bei B. notgelandet, Bordmechaniker schwer verwundet." Gott sei Dank, nun sind sie doch wiedergekommen! Wenn wir zurück sind, dann erfahren wir auch Näheres. — Wie im Flug vergeht der Nachtangriff. Wir sitzen wieder zusammen und warten jetzt auf die Kameraden der „Gustav Kurfürst".

In der Früh um 3 Uhr kommen sie zurück, der Schwerverletzte blieb im Lazarett an der Küste. Und jetzt haben wir ihn wieder, unseren Kameraden, die Besatzung. Keine Verletzung, doch die Schwere des überstandenen steht im Gesicht geschrieben. Er muß uns erzählen und sich damit sein Herz freimachen:

„Sechs Spitfire gegen unsere Do, ein ganz schönes Aufgebot. Die Besatzung meiner Maschine kenne ich von den früheren Einsätzen, also gibt es keine großen Umstellungen und Einstellungen. Das Wetter ist für den Einzelangriff günstig — wir kommen bald auf die vorgeschriebene Höhe. Der Kurs nach L. ist eingeschlagen — noch haben wir die Wolken — noch 10 Minuten bis L. Plötzlich wird die Wolkenschicht dünner und dünner. Noch 8 Minuten bis L. Aus ist es mit den Wolken — vor uns alles klar — die Bedeckung unter uns verzieht sich auch. ‚Zum Teufel, jetzt ist es aus mit dem Angriff.' Hier könnten wir allein nichts ausrichten. Leichter Dunst liegt über dem englischen Boden. Die Sonne kommt — blau ist der Himmel weiter hinten bei L. ‚Na, jetzt werden uns die englischen Jäger fassen!' Funkspruch an die Gruppe: ‚Auftrag abgebrochen, kehren um!'

Schweren Herzens macht der Flugzeugführer eine große Linkskurve, und in diesem Augenblick ruft schon der Mechaniker: ‚Achtung, zwei Spitfire schrauben sich zu uns herauf — nein, drei kommen!' Jetzt geht alles rasend. Ich denke nicht mehr an das Fotografieren — jetzt bin ich Bordschütze — jetzt heißt es kämpfen. Über 5000 Meter sind wir hoch — über den Beobachter hinweg sehe ich auf den Höhenmesser. Wir müssen zurück zur Küste — versuchen, dort wieder schützende Wolken zu bekommen. Da schießen schon die drei Spitfire herauf — senkrecht greifen sie von unten an — die ersten MG-Garben des Mechanikers jagen heraus — da prasselt es bereits in unserer Do. Krachend sausen weiße Fäden durch die Maschine — Leuchtspur. Der erste Angriff der Spitfire hat bereits unsere Do schwer getroffen. ‚Der linke Motor ist zerschossen — er steht!' ruft der Beobachter. Der Mechaniker schreit auf: ‚Getroffen!' — er schießt nicht mehr. Mühsam hebt sich der Mechaniker herauf, zeigt seine rechte Hand — schwerer Einschuß — das Blut schießt heraus. ‚Hoffentlich nicht die Schlagader.' Verbandpäckchen heraus — reiche es schnell dem Verwundeten. In diesem Augenblick kommen die Spitfire wieder von unten zum Angriff — der Mechaniker bricht zusammen. Schüsse in beiden Beinen. Ich kann jetzt nicht helfen, ich muß schießen, was

aus dem MG herausgeht. ‚Jäger von oben!‘ brüllt der Funker durch die FT-Hauben. Drei Stück greifen jetzt von oben noch an. Wieder gehe ich mit dem Funker, um zu schießen. Trommel für Trommel geht nach hinten zum Gegner. Wir können nicht mehr denken, nur kämpfen. Die Spitfire lassen nicht ab. Wir fliegen um unser Leben. Wir müssen nach drüben. Ein Stück an der englischen Küste entlang — da steht eine hohe Wolke — da müssen wir hinein. Ich bekomme einen Schlag gegen das rechte Knie — sinke zusammen — bin ich getroffen? Ich kann es nicht feststellen — ziehe mich am MG wieder nach oben — schieße weiter. Der rechte Motor scheint auch einen Treffer zu haben, er macht Übertouren. Jetzt geht es im Sturzflug aus 5000 Meter nach unten zum Kanal, hinüber zur französischen Küste. In einer kurzen Feuerpause binde ich dem Mechaniker den Arm, das linke Bein ab. Mühsam klammert sich der Kamerad an seinen Sitz. Wieder kommen die Spitfire. Wir haben eine besonders aufs Korn genommen — der Funker und ich. Garbe auf Garbe geht der Maschine entgegen. Sie qualmt schwarz, trudelt nach unten. ‚Flammen schlagen heraus!‘ ruft der Funker. Abgeschossen! Wir können den Aufschlag nicht verfolgen. Es geht um Sekunden. Eisern sitzt unser Flugzeugführer hinter seinem Steuer. Drückt die Maschine — wir werden durch den schnellen Sturz in die Kabine gepreßt — es verschlägt mir den Atem.

Wo sind die Spitfire? Wir können nichts mehr beobachten — wir sausen durch den Wolkenberg nach unten — nach drüben. Immer kommen lichte Stellen — Spitfire sind immer noch hinter uns her — sie lassen nicht nach. Eine deutsche Kampfmaschine ist eben nicht so leicht unterzukriegen! Hoffentlich geht es noch über den Kanal — wir haben den Schwerverletzten an Bord. Bei einer Notwasserung können wir ihn nicht rausbekommen — das Schlauchboot ist zerschossen, wir müssen an Land kommen. Noch läuft der rechte Motor! Wir brausen über die Wasserfläche dahin. ‚Die einzige Rettung‘, denkt der Flugzeugführer, ‚tief runtergehen! Dann sehen uns die deutschen Schnellboote — können den Feind, der uns noch im Nacken sitzt, abwehren!‘ Und da sehen wir die Boote schon — das Aufblitzen der Flakgeschütze können wir für Sekunden feststellen — da ist also doch noch einer mit über den Kanal gegangen! Und dann kommt die Küste in Sicht. Jetzt ist höchste Zeit zur Notlandung. Der rechte Motor will nicht mehr — läuft bereits leer. Wir segeln mehr über die ersten Hügel, als daß wir mit Motorkraft fliegen. Das Fahrgestell ist zerschossen — Bauchlandung also. Es geht noch über Hecken und Bäume. Mit eiserner Ruhe und Überlegung bringt unser Flugzeugführer die Maschine auf einen abgemähten Boden. ‚Achtung, da steht ein Bauer mit seinen Pferden!‘ Er geht nicht aus dem Weg. Blitzschnell hebt der Flugzeugführer die rechte Fläche etwas — es geht haarscharf

über den Mann weg und dann auf den Acker zu. Wir schweben ein. ‚Festschnallen!‘ ruft der Oberleutnant. Ich stehe hinter dem Mechaniker, versuche den Stoß für den Verwundeten etwas abzufangen. Das Kabinendach fliegt im Notzug ab. Es besteht die Gefahr, daß die Maschine beim Aufsetzen zu brennen anfängt. Und jetzt kracht es leicht, wir setzen auf und rutschen auf dem Boden weiter.

Die Klappe reißt unten weg. Erde und Dreck spritzen in die Maschine.

‚Gott sei Dank, wir sind gerettet — wir stehen.‘ Von weitem kommen Männer des deutschen Arbeitsdienstes herangelaufen — sie helfen uns schnell heraus — behutsam bergen wir dann unseren Mechaniker. Hilfe kommt von überall. Die Ärzte sind da — unser Kamerad kommt sofort in ein naheliegendes Marinelazarett. Der starke Blutverlust durch die Verwundungen macht eine Bluttransfusion notwendig — der Chefarzt des Lazaretts stellt sich sofort zur Verfügung. Wir anderen Kameraden finden bei der Infanterie die kameradschaftlichste Hilfe und später die Möglichkeit zur sofortigen Heimfahrt hierher zur Gruppe. Nur durch die überlegene Flugweise unseres Flugzeugführers kamen wir herüber aus England — kamen wir zu dieser Landung. Wir hatten außerdem alle Vertrauen zueinander. Vor unserer Rückfahrt meldet die Küstenflak, daß der Engländer, der uns noch bis zum Schluß verfolgte, auch noch abgeschossen wurde.“

Sechs Spitfire gegen eine Do — zwei Spitfire kehren nicht mehr zurück.

Drei Kampfflugzeuge zertrümmern einen Flugplatz

Unsere Maschine ist bis an die Grenze ihrer Tragfähigkeit beladen. Dazu führt sie noch ordentlich MG-Munition mit sich. Vor der Steilküste des Festlandes drehen die Staffeln der Gruppe, die wir bis dahin gut verfolgen konnten, ab, steuern London und andere militärische Stützpunkte der Südostküste Englands an. Wir aber fliegen mit der Kette unseren Kurs.

Wieder müssen wir, wie vor einigen Tagen beim Angriff auf ein englisches Rüstungswerk, wegen der blaugrauen Wolkenfetzen, die uns fast jede Sicht nehmen, ganz tief auf das Wasser herunter. Unheimlich schnell scheinen heute die Motoren zu arbeiten. Ich sehe hinüber zum linken Kettenhund, der Nachbarmaschine, die ebenfalls so tief fliegt. Hätte sie keine Flügel, fürwahr, sie könnte ein Tod und Vernichtung bringender Torpedo sein, so schnell jagt sie über die spiegelglatte Wasserfläche.

Vor der englischen Küste leuchtet plötzlich ein Scheinwerfer auf. Einmal faßt er uns. Doch der Leutnant drückt den Steuerknüppel. Wir sind aus dem Scheinwerferstrahl wieder heraus. Genau über der Küste der Insel reißt die schwarze Wolkendecke, die sich über und vor uns gebildet hatte, auf. Saftiggrüne Wiesen kommen auf uns zu und wenige Kilometer weiter endlich die schroffen Felsen. Es ist noch sehr hell. So können wir vor und unter uns alles klar erkennen. Links liegt die Stadt. Die Kirche und ein riesiger Gasbehälter ragen daraus hervor. Keine Angst, dort haben wir nichts vor. Zum Flugplatz wollen wir.

Wir jagen über Straßen, Baumreihen, Wiesen und Gehöfte; das MG schußbereit in den Händen. Aber noch ist es nicht so weit. Dort, was ist das? Wenige Meter vor uns lauter große, viereckige Betonklötze. Das ist die berühmte „Churchill-Linie".

Wann kommt endlich der Flugplatz? Sekunden, uns länger als Minuten, vergehen. Jetzt dreht der Flugzeugführer, und dann rasen wir im Tiefflug mit Vollgas auf die Hallen am Ostrand des Platzes. Es bedarf heute gar keiner Kommandos. Der Bordschütze in der Badewanne, der die beste Sicht von uns dreien hat, feuert los. Da sehen wir auch schon Flugzeuge, zweimotorige Kampfmaschinen, die zum Start vor den Hallen stehen. Die unerhörte Feuergeschwindigkeit der MGs ist uns viel zu langsam. Heraus mit den glühenden Feuergarben, genau auf die Flugzeuge dort. Getroffen! Kleine

Flämmchen zucken aus den Kisten. Bald sind sie nur noch ein brennender Haufen. Da noch eine. Hier auch noch eine. Die werden keine Bomben mehr auf Deutschland werfen.

Ununterbrochen hämmern in diesen Sekunden die Maschinengewehre. Ich schieße nach Steuerbord hinaus, kann dabei sehen, wie sich der linke Kettenhund in einen feuerspeienden schlanken Igel verwandelt hat. Und dann erleben wir ein Bild von unerhörter Eindruckskraft. Während wild gestikulierende Männer über den Flugplatz laufen, schleudert ein gigantischer schwarzer Rauchsack das Dach einer der mächtigen Hallen in die Luft, mindestens 50 Meter hoch. Und jetzt, man glaubt, das ohrenbetäubende Krachen zu hören, fällt das Dach wieder herunter, die ganze Halle in tausend Teile zerschlagend. Das geht aber nicht nur mit einer so. Mehrere Bomben zerreißen die beiden Werfthallen am äußersten Rande des Platzes. Meterlange Eisenträger und mächtige Holzwände, dazwischen Flugzeugteile, wirbeln durch die Luft, explodieren, als ob ein Vulkan die Erde aufreißt und auch das Gigantischste, was Menschenhand erbaute, mit einer Riesenfaust zertrümmert oder in Brand steckt.

Immer noch feuernd erreichen wir wieder die englische Küste. Plötzlich fliegen glühende rote Bälle sekundenlang vor der Kanzel unserer linken Nachbarmaschine her. Zweizentimeter-Flak! Wenn nur der Bursche da unten jetzt sein Rohr still hält! Gott sei Dank. Der Unteroffizier dreht mit seiner Kiste ab, die Gefahr ist überwunden.

Als wir wieder über dem Wasser sind, kennt unsere Begeisterung keine Grenzen. Der Bordschütze klopft mir, vor Freude fast aus seiner Kombination springend, mit seiner Pranke auf die Schulter. „Mitten in die Hallen sind die Bomben gefallen! Und 'ne ganze Masse Maschinen haben wir in Brand geschossen!" Der Flieger reißt mich förmlich zu sich herüber. „Sehen Sie dort eine helle Feuerwand?" Er zeigt hinüber zur Küste, an der immer wieder neue Feuersäulen, vermischt mit dickem schwarzen Qualm hochschießen. „Das sind bestimmt Munitions- und Brennstofflager", schreit der Funker. „Ja, unsere Bomben wirken doch ein wenig anders!"

Trotz des schlechten Wetters geht die Landung wieder glatt vor sich. Im Wagen fahren wir zum Gefechtsstand. „Das war neben London mein schönster Englandflug", sagte mir unterwegs der Beobachter. So weit ich sehen konnte, Brände, Explosionen und wieder Brände. Ein phantastischer Erfolg. Von dem Flugplatz werden so bald keine Maschinen starten können.

An Bord eines deutschen Hilfskreuzers

„Ein ruhiger Tag ist heute", murmelt der Maschinistenmaat vor sich hin und prüft mit geübtem Auge die Druckanzeiger. Die Maschine läuft Kleine Fahrt. Warum soll sie auch unnötig beansprucht werden. Seit Wochen schon tummelt sich der Hilfskreuzer draußen irgendwo auf dem weiten Ozean, und er wird noch lange nicht auf Heimatkurs gehen. Mehrere Dampfer mit Banngut sind bereits „abgetakelt" worden, und wenn es so weiter geht ...

In diese Überlegung dröhnt plötzlich die Alarmhupe.

„Backbord voraus eine Rauchwolke!"

Claus Larsen, der schon am Kohlenkai in Sydney schwarze Steine getrimmt hat, und dem einmal in Murmansk fast die Ohren abgefroren sind, hat Augen wie ein Adler. An der Kimm macht er soeben die Rauchwolken aus. Sein Ruf von der Saling wirkt wie ein Stich in die Ruhe des Tages, pflanzt sich über die Brücke fort und ist im Nu durch Lautsprecher auf dem ganzen Schiff bekannt. Überall eilen die Männer auf ihre Stationen, lassen sich in den Niedergängen halb herunterfallen, halb heruntergleiten, springen flink und geschickt über Tampen und Tauwerk, verschwinden unter Deck, erscheinen an den Leitständen — ein scheinbar wirres Durcheinander. Aber in Wirklichkeit geht alles in Ordnung, und kein Schritt oder Handgriff wird umsonst getan.

Welchen Kurs fährt das gesichtete Schiff? Ist es ein Handelsdampfer oder ein Kriegsschiff? Wie groß ist der „Rahn"?

Langsam wächst über dem Wasserspiegel eine Silhouette, zeichnen sich die Umrisse ab. Auf der Brücke steht der Kommandant mit einem Gesicht, das nichts, aber auch gar nichts verrät. Nur der Läufer weiß ganz genau: wenn der „Alte" sich eine dicke schwarze Brasil ansteckt, dann ist immer etwas los, und dann gibt es bestimmt etwas zu knacken. Und der Kommandant raucht.

„Zehn Strich steuerbord! liegt an!" wiederholt der Rudergänger den Befehl, und beide Schiffe laufen fast aufeinander zu. Indessen versuchen der 1. Offizier und der Wachoffizier zu klarieren, welcher Nationalität der Bursche ist. Daß der Fremde Banngut an Bord hat, ist in dieser Gegend erfahrungsgemäß mit 90 Prozent Sicherheit anzunehmen.

Ein Schuß verhallt in der Weite des Meeres. Vor dem Bug des Frachters spritzt es auf. Der Warnschuß.

Stoppen Sie und benutzen Sie keine Funktelegraphie!

Der da drüben hat verstanden.

Das deutsche Prisenuntersuchungskommando macht sich klar. Schon wird das Boot über die Davits gefiert. Die Männer steigen ein, mit Waffen gut ausgerüstet. Man kann nie wissen, was der Gegner vorhat. Sollte er aber irgendetwas unternehmen wollen, dann bekommt er eine Breitseite „vor den Latz geknallt", wie der Oberfeuerwerksmaat aus Berlin plastisch sich auszudrücken beliebt. Aber es bleibt alles ruhig. Jetzt entern die Männer über die Jakobsleiter hoch, springen über die Reling, besetzen die Brücke und bewachen alle „Herzteile" an Bord. Die Besatzung muß an Deck antreten. Keiner darf fehlen, damit keine Dummheiten gemacht werden. Dann Durchsicht der Schiffsbücher, Untersuchung des Fahrzeugs von oben bis unten, von vorn bis achtern.

Der Kommandant, ein Grieche, verhält sich korrekt. Der Frachter hat Kohle für England geladen. Also Banngut. Der Dampfer muß dran glauben. Aber die Besatzung hat Zeit, ihre Boote auszusetzen, lebenswichtiges Material zu verstauen und sich für alle Fälle vorzubereiten. Am Rande sei noch vermerkt, daß sich der griechische Kommandant später in einem Interview in einer südamerikanischen Zeitung sehr lobend über die anständige Behandlung durch die Deutschen aussprach. —

Sternhell ist die Nacht. Am Firmament glitzert und funkelt es, als habe der Himmel seine schönsten Schmucksteine angelegt und die schmutzige Wolkenwäsche der letzten Tage verstaut. Heute hat der Matrosengefreite Unruh Wache als Mastausguck. Wenn er jetzt melden könnte, daß irgendwo ein Schiff in Sicht sei. Dann wäre er doch derjenige, welcher ..., und welcher Matrose ist nicht ehrgeizig? Aber es ist wieder nichts los. Damals der Grieche, der lohnte sich. Doch seitdem ist der Ozean wie ausgestorben. Backbord, steuerbord — nichts, gar nichts, rechts voraus — ja, das ist doch ein Schiffsschatten.

Glas von den Augen, Lider für zwei Sekunden dicht machen, wieder das Glas hoch, man kann so klarer sehen. Jawohl, ein Schiff.

Und wieder Alarm. Und wieder alles klar. Das fremde Schiff fährt abgeblendet. Die Geschichte ist nicht sauber. Wer ein gutes Gewissen hat, braucht die Topplampe nicht zu löschen, und wer seine Positionslichter löscht, will etwas verbergen. Wenn ein Schiff ohne ein Fünkchen Licht an Bord nachts passiert, so kann man nicht wissen, um was für ein Schiff es sich handelt. Der Kommandant muß unterstellen, daß es ein feindliches Schiff, also ein Kriegsschiff oder ein bewaffnetes Handelsschiff ist, bei dessen Bekämpfung das frühzeitige Eröffnen des Feuers kampfentscheidend ist. Schon gibt der Kommandant Befehl zum Feuereröffnen. Bereits die ersten Schüsse liegen im Ziel.

Flammen lecken über das Deck, schlängeln sich vorn und achtern wie feurige Vipern durch die Aufbauten, züngeln höher — da, eine Stichflamme schießt in den nächtlichen Himmel, fällt wieder zusammen. Der Tanker ist nur noch ein glühender Eisenkörper. Ein Bild, wie es imposanter und schauriger zugleich

kaum ſein kann. Hilferufe vom Waſſer her. Die weithin ſichtbare Stichflamme konnte den Hilfskreuzer leicht verraten. Er muß hier fort. Die feindlichen Streitkräfte ſind ſowieſo hinter ihm her. Aber trotzdem geben der Kommandant und die Beſatzung einen Beweis ihrer ritterlichen Haltung. Unter eigener Gefahr verharrt das Schiff am Standort und rettet faſt alle Matroſen des Tankers. Sie haben das „Help! Help!“ nicht umſonſt in die Nacht geſchrien.

Am anderen Morgen müſſen die Gefangenen auf dem Achterdeck antreten. Indeſſen hat der Bordarzt die Verletzten in ſeine Obhut genommen. Doch die Tommies ſind mißtrauiſch. Sie glauben immer noch an die deutſche Barbarei, von der man ihnen erzählt hat. Als alte Seeleute wiſſen ſie auch, daß auf einem Schiff im gegebenen Falle Erſchießungen achtern ſtattfinden. Jetzt glauben ſie, ihre Lebensglocke hätte das letztemal geglaſt.

„Our last trip“ (Unſer letzter Gang) meint der eine leiſe zum anderen und bereitet ſich ſchon innerlich vor. Sie haben ſich aber getäuſcht. Es paſſiert nichts. Auch ſpäter nicht. In ihren Räumen können die Gefangenen ſogar deutſch-engliſche Nachrichten hören und dürfen ſich während des Tages einige Stunden frei an Deck bewegen, um friſche Luft zu atmen.

Das Leben an Bord iſt hart. Waſſer und Wellen, Wolken und Wogen, und immer das gleiche. Nicht tagelang, nicht wochenlang, nein, monatelang. So erfüllen die Männer hier draußen ihre Pflicht, tun ſie inmitten von Gefahren ihren Dienſt. Schließlich ſchläft ja der Feind auch nicht. Und wenn dann der deutſche Wehrmachtbericht mit ſeiner knappen Sprache in einem kurzen Satz ſagt, daß ſoundſoviel tauſend Tonnen durch einen Hilfskreuzer in Überſee verſenkt wurden, dann umſchließt dieſer Satz ein kaum vorſtellbares Maß an Können, Härte, Diſziplin, Soldatentum, Mannhaftigkeit und Entbehrung. Darum muß das Leben an Bord in den ruhigen Stunden ſo vielſeitig und abwechſlungsreich wie möglich geſtaltet werden.

Viel Zeitvertreib und Freude bereitet zum Beiſpiel der Haifiſchfang. Smutje Ruddel Wichmann muß für den Köder ſorgen. Ein anſtändiger Fleiſchbrocken findet ſich ſchon irgendwo. Für die Angelhaken ſorgt der Schmied, Kamerad Eggers. Tampen und Leinen gibt es genug an Bord, um das „Haifiſchfanggerät Muſter A“ zu vervollſtändigen. Die Angelei kann beginnen.

Vorſichtig machen die ſogenannten Pilotfiſche, kleine blaue Tierchen, den fetten Brocken aus. Sie ſind die Vorboten. Darauf erſcheint der Herr Obergauner ſelbſt. Stundenlang kreiſt er um die Beute, ſchießt vorn um den Bug des Schiffes, verſchwindet für einige Minuten ganz, beſchnüffelt ſchließlich das Fleiſch, zieht noch einmal ab — bis er doch zuſchnappt und ins Verderben beißt.

Beim Aufhiſſen des wilden Räubers darf von den Freiwachen natürlich niemand fehlen. Großes Hallo an Bord. Mit Äxten und ähnlichem freundlichen Handwerksgerät wird nun der Großfreſſer erledigt. Die Schwanzfloſſe

nagelt der Angler ſelbſt oder der Oberbootsmann mit einem „Jagdhieb ehrenhalber" an den Maſt.

Keine Zeitungsfrau bringt morgens die neueſten Nachrichten, Kioske ſtehen auf dem Ozean auch nicht herum, Bekannte trifft man ebenſowenig. Mit der Außenwelt ſtehen die Männer nur durch Funk und Rundfunk in Verbindung. Und da ſie nicht täglich Haifiſche fangen können, müſſen ſich die Kameraden halt nach anderen Beſchäftigungen in der Freizeit umſehen. Hein Wichert, ein Hamburger Schauermann mit Händen wie ein Dachziegel, kann die zärtlichſten Lieder aus ſeiner Handharmonika herauszaubern, und wenn er dann abends ſo ſchön auf dem Schifferklavier ſpielt, ſitzen die Kameraden an der Back oder ſtehen an der Reling und ſingen die Lieder vom fernen Ozean, von Kap Horn, von der Heimat, die ſo weit, ſo weit ...

Auf den Weihnachtstiſchen lag manche Schnitzerei, die draußen weit auf dem Meere entſtand. Oder ein Täſchchen aus Fiſchhaut, oder ein ſchmiedeeiſerner Kerzenhalter, oder ſonſt etwas für den ſiebenjährigen Peter oder für die zweiundzwanzigjährige Hilde.

Mag zum Schluß das Tagebuch eines Kameraden ſprechen, in dem mit einfacher Handſchrift geſchrieben ſteht: „... und bisher habe ich noch keinen unter uns gefunden, der nicht freundlich zu mir war. Wir ſind keine Engel. Manchmal geht es reichlich rauh und beinahe böſe zu. Doch wenn man jetzt wie ich jeden einzelnen kennt und weiß, wie er es meint, muß ich wirklich ſagen, daß wir alle doch ein wenig Wikingerblut in den Adern haben. Unſer Alter iſt ein Pfundskerl. Auf der Naſe läßt er ſich natürlich nicht herumtanzen, und er hat ſchon recht, wenn er mal richtig dazwiſchenfunkt. Und wie er ſind auch die anderen Vorgeſetzten. Klagen können wir beſtimmt nicht ... Aber wenn wir wieder daheim ſind, können wir mit Stolz ſagen, daß auch wir mit unſerem Hilfskreuzer unſeren Teil zum Sieg beigetragen haben. Leicht iſt unſer Kriegshandwerk wahrlich nicht, aber es iſt eine richtige Männerſache ..."

Vorpostenboot im Kampf mit drei Bombern

Es war Wachenwechsel. Sonnenschein brach zeitweilig durch Wolkenschleier. Es herrschte großer Seegang, denn am Tage vorher und in der Nacht war es ganz nett hergegangen. Der Ausguck in der Steuerbordnock richtete sich ein. Leer war die See: nur das Rottenboot schlingerte in beträchtlicher Entfernung dahin. Es war sieben Minuten später, als der Blick des Ausgucks wieder rund schweifte und auf einer querab in etwa 3000 Meter Entfernung soeben aus den Wolken getretenen Kette von Flugzeugen auf Parallelkurs haften blieb. Deutsche Fernaufklärer. Kurze Meldung an den Wachhabenden.

Dann traten beide wieder heraus und richteten die Gläser auf die Nachbarn da oben. Hm — kein deutscher Typ, merkwürdig hell oliv, dicke Brocken. Inzwischen zogen die drei Flugzeuge im Bogen herum vor dem Bug des Vorpostenbootes. Da brüllte der Obermaat: „Die haben ja Ringe!" Der Signalgast forderte schon das Erkennungssignal an. In den Wohnräumen dröhnten die Alarmglocken. Die Besatzung stürzte an Deck. Die Flugzeuge antworteten nicht, und noch einmal — wieder keine Antwort! Oder doch eine? Das linke Flugzeug und gleich darauf das rechte drehten zum Angriff.

Mit unglaublicher Schnelligkeit waren die Leute an ihrer Flak. Die Geschützführer faßten das Ziel auf, und schon jagten die ersten Feuerstöße dem Feind entgegen. Der erste Gegner flog einen schneidigen Tiefangriff. Von backbord achteraus kam er schnell auf, in dem rasenden Geschoßhagel der Flak bis auf 400 Meter heruntergehend. Noch im Anflug öffneten sich unten an seinem Rumpf die Bombenschächte. Ein, zwei, drei, vier „Frühstückspakete" kollerten heraus — es war ein merkwürdiger Augenblick. Würden sie treffen? Das Abwehrfeuer wurde keine Sekunde unterbrochen, aber jeder wartete auf die Detonation. Die dritte und am nächsten liegende Bombe schlug etwa 15 Meter an Backbord achteraus in die See. Von der Wucht der Explosion sprangen im Maschinenraum die Flurplatten empor, auf der Brücke sprang der Kommandant aus seiner Aufhängung, das ganze Schiff bog sich durch. Inzwischen knatterte auch schon das MG des Briten los. Dröhnend fegte die Maschine über das Boot hinweg, umschwirrt und mehrfach getroffen von den Leuchtspurgranaten der leichten Flak. Etwa 100 Meter vorm Bug drehte der wieder hochgehende Feind nach backbord ab und eröffnete dabei nochmals MG-Feuer aus der achteren Kanzel.

Es war keine Zeit, dem abziehenden Gegner Nr. 3 nachzuschießen, denn schon zog in etwa 1000 Meter Höhe der zweite „Vogel" von steuerbord heran. Auch

ihm ſchlug ein Schauer von Leuchtſpurgranaten entgegen. Dann kippte die Maſchine zum Sturzflug auf das Vorpoſtenboot ab. Ihr MG begann zu praſſeln. Gelbe und rote Todesfunken jagten hinauf, umſchwirrten ſie und drangen ein. Und dann fegte da ſolch ein gelber Lichtpunkt hinauf und verſchwand an der Backbordtragfläche am Backbordmotor. Sekunden ſpäter brach eine gelbe Lohe an der Einſchußſtelle heraus und wehte als ſchauriger Todeswimpel achteraus. In Gedankenſchnelle verbreitete ſich die Flamme über Tragfläche und Rumpf. Der Pilot verſuchte die Maſchine abzufangen. Sie ſchwankte nach links und zog am Heck des Schiffes vorüber. Zwei Bomben fielen noch ins Meer. Dann kippte die ſtolze Lockhead-Hudſon in Flammen gehüllt in die See, etwa 500 Meter an Backbord des Vorpoſtenbootes, deſſen Beſatzung in ein brauſendes Hurra ausbrach. Keiner der engliſchen Beſatzung hatte mehr abſpringen können.

Auch an Bord des Schiffes hatte ſich niemand um den erledigten Gegner kümmern können, denn ſchon ſchien das Flugzeug Nr. 3 zum zweiten Angriff anzuſetzen. Als ihm wiederum das deutſche Flakfeuer entgegenſchlug, drehte es zwar ab, kreiſte aber einige Zeit über der Vernichtungsſtelle ſeines Kameraden. Dann verſchwand auch es in den Wolken, wohin der Feind Nr. 2 ſich ſchon verflüchtigt hatte, ohne eine Angriffsbewegung ausgeführt zu haben.

Das ganze erbitterte Gefecht hatte knapp fünf Minuten gedauert. Kaum zu beſchreiben war der Jubel der Beſatzung auf dem Vorpoſtenfahrzeug. Aufgeregt beſprachen die Leute das gewaltige Ereignis, auf das ſie ſeit Monaten ſehnlichſt gewartet hatten, und das nun bis in die kleinſten Einzelheiten rekonſtruiert wurde. Eine beſondere Leiſtung bei dem Abſchuß lag in den ungünſtigen Begleitumſtänden. Es war Seegang 6, und das kleine Vorpoſtenboot bot eine denkbar ſchlechte Schießplattform. Die Spritzer fegten dauernd über die Geſchützbedienung hin. Entfernungmeſſen kam nicht in Frage. Gezielt wurde mit Hilfsviſier.

Ein Funkſpruch berichtete den Vorfall an den Verbandsführer, der ſofort die Anerkennung zurückfunkte. Die eigenen Havarien waren ſehr gering. Durch die Bombendetonationen war das Glas des Kompaſſes geſprungen und ein Fallrohr am Schiffsboden geriſſen. Die Hauptlenzpumpe arbeitete unregelmäßig. Die Funkrah war getroffen worden, wodurch die eine Antenne abgeriſſen und die Maſtſpitze mit Flaggenknopf und Kommandantenwimpel „gekappt" worden war. Alle dieſe Schäden konnten ſchnellſtens mit Bordmitteln beſeitigt werden. Lediglich ein kleiner Maſchinendefekt veranlaßte den Kommandanten, auf einige Stunden den Hafen zur Reparatur anzulaufen. Von ſonſtiger feindlicher Waffenwirkung waren nur noch drei MG-Einſchüſſe hoch oben am Maſt feſtzuſtellen.

Der Angriff auf Coventry

In der Nacht zum 15. November 1940 starteten bei besten Wetterverhältnissen und hellem Vollmondschein deutsche Kampfverbände zum Großangriff auf das englische Rüstungszentrum Coventry in den Midlands. Schon in den späten Abendstunden konnten verheerende Wirkungen zahlloser Bomben schwersten Kalibers in den überaus wichtigen industriellen Anlagen der Stadt klar erkannt werden. Die rollenden Angriffe setzten sich pausenlos bis zum frühen Morgen fort.

Coventry — wie oft ist diese Stadt im Herzen Englands das Ziel von Einzelaktionen unserer Kampfverbände gewesen. Bei gutem und bei schlechtem Wetter. Im Bannkreis dieser Stadt und ihrer Schwesterstädte Birmingham und Wolverhampton wurden in den letzten Wochen wichtige Fabriken der englischen Rüstungsindustrie getroffen. Hier werden Werkzeuge und Motoren für britische Flugzeuge hergestellt.

Als wir in einer Vollmondnacht wieder zur Flugbesprechung auf dem Einsatzhafen zusammenkamen, wußten wir, daß unser Auftrag heute eine besondere Bedeutung haben würde. Der Gruppenkommandeur stellt an den Beginn aller notwendigen navigatorischen und wettertechnischen Einzelheiten mit knappen, aber präzisen Worten die Forderung der Führung: Dieser Angriff muß in aller seiner Schwere einen ungewöhnlichen Erfolg unserer Luftstreitkräfte erbringen. Peinlichst genauer Anflug der Piloten und sorgsamstes Zielen der Bombenschützen ist gerade in diesen Stunden von größter Bedeutung.

Unsere „Cäsar" fegt als erste Maschine der Gruppe mit schwerer Bombenlast über den Platz und nimmt geraden Kurs über das Festland zur Insel. Wir alle wissen, daß ein langer, beschwerlicher Flug bevorsteht. Glücklicherweise aber hat sich der Sturm — unsympathischer Weggenosse unserer letzten Nachteinsätze — davongemacht. Bei klarer Sicht, geringer Wolkenbildung und leichtem Dunst fliegen wir an der englischen Küste ein. Städte, Flüsse und Kanäle sind uns bei diesen Wetterverhältnissen gute Wegweiser.

Die Flak hat an der Küste bereits erste Grüße hochgeschickt, Scheinwerfer zucken erregt durch die Nacht; aber wir halten geraden Kurs. Unsere erste Prüfung durch die englische Flak steht bevor: Von weither schon erkennen wir Londons Sperrkreis. Andere Maschinen müssen heute nacht bereits ihre Besuche gemacht haben; Rauchwolken im Stadtbild und Blitze detonierender

Granaten am Firmament ſind dafür Zeugniſſe genug. In großer Höhe ziehen wir jetzt über das Häuſermeer am Themſebogen. Ein Dom von Lichtern hat ſich zu uns emporgereckt; die erſten Granaten krepieren in unſerer Nähe. Aber unſere Bomben ſind an dieſem Tage für ein anderes Ziel beſtimmt.

In der Maſchine iſt es ſtill geworden. Im Heckſtand und in der Kanzel ſuchen ſich die Männer im matten Licht kleiner Lampen an der Karte zu orientieren. Tiefdunkle Nacht umgibt uns. Wenn die Midlands in Sicht ſind, wird erſt das Spiel der Scheinwerfer und Kanonen beginnen.

Ein Ruf der Überraſchung: weit nordwärts von uns muß ein rieſengroßes Feuer ausgebrochen ſein. Iſt das ſchon Coventry? Es iſt unſer Ziel — der große Brand vor uns muß das Werk von Kameraden ſein, die vor uns flogen. Über der brennenden Stadt hängen jetzt minutenlang mehrere Leuchtbomben an ihren Fallſchirmen.

Noch klarer wird das Bild im Anflug: Deutſche Bomben müſſen bis zu dieſer Stunde, noch vor Mitternacht, verheerende Wirkungen im Zielgebiet ausgelöſt haben. Die Unterhaltung in der Maſchine iſt verſtummt. Wir ſetzen zum Angriff an. Ruhig gibt unſer Kommandant dem Flugzeugführer ſeine Anweiſungen für den Anflug: „Ein wenig mehr nach rechts, noch ein bißchen. So, jetzt liegen wir richtig.“

Immer näher kommen wir heran. Das ſchaurig-ſchöne Bild rückt greifbar nahe. Dicker Qualm zieht über die Dächer der Stadt weit ins Land hinaus. Wir können deutlich hohe Flammen zucken ſehen. Ein beſonders großer Brandherd neben unzähligen anderen zeigt an, daß eine umfangreiche Induſtrieanlage ſchwer getroffen ſein muß.

Wir ſtehen über dem Ziel. Die Flak ſchießt verzweifelt. Um uns die Blitze explodierender Granaten.

Wir ſehen geradewegs hinein in die Zerſtörungen, können deutlich die Brandherde in ihrem rieſengroßen Ausmaß erkennen und ſehen Flammen über große Teile der Induſtrieſtadt züngeln. Im gleichen Augenblick löſen ſich auch unſere Bomben. Ein Schlag geht durch die Maſchine. Drunten zuckt ein tageshelles Schein von neuen Exploſionen auf. Wir ſind die erſte Maſchine einer Gruppe deutſcher Kampfflugzeuge; andere waren vor uns da, neue folgen — bis zum Dämmerlicht des neuen Tages, der den ganzen Umfang der Kataſtrophe von Coventry enthüllen wird.

Zerstörer jagen vor Englands Küste

Im öligen Brackwasser des Hafens liegt die Zerstörerflottille. Von Kranen und Gerüsten werden die langgestreckten, rassigen Umrisse der Boote gebrochen, von öden Magazinbauten überwuchert. Zwischen stinkenden Reizölprähmen liegen die grauen Leiber eingekäfigt von schwarzen Gitterkonstruktionen. Doch aus den Schornsteinen quillt wie zäher Glasfluß durchsichtig heißer Brodem und verrät die geballte Kraft der Kessel und Maschinen. Gespannt beobachten die Leute der Freiwache das vom Wind aufgekabbelte Hafenwasser und den Himmel, über den zerschlissene Zirruswolken nach Westen abziehen.

„Hat ganz ordentlich aufgebrist! Wird wohl wieder nichts werden!" höre ich den Wachoffizier sagen.

Die Stunde von 18 bis 19 Uhr ist die Stunde höchster Spannung. Alle Landurlauber sind zurück an Bord. Machen wir seeklar oder nicht?

Die Wachen wechseln. — Nichts. —

Der Kommandant kommt von der Besprechung bei dem Führer der Zerstörer zurück. Viele spähende Augen beobachten sein verschlossenes Gesicht, umsonst versuchen sie, in den harten, beherrschten Zügen eine Mitteilung abzulesen.

Der Himmel wird allmählich farbloser. Nur oben im Zenit behauptet sich noch tiefe Bläue. Der Wind flaut ab. Im Osten schiebt sich jetzt, langsam Zone nach Zone erobernd, die Nacht hoch.

„Wieder nichts!" sagt der WO.

Im gleichen Moment tönt der Allemannspfiff durch die Decks. Die Alarmhupen blöken: „Seeklar in einer halben Stunde!"

Obermaat Joensons Hand schlägt mir schwer auf die Schulter. „Endlich 'n Job! — Na, hab' ich's nicht gesagt?!" Schon ist er polternd im Niedergang verschwunden.

Mit eins ist das Boot von hastiger, lärmender Betriebsamkeit erfüllt. Die unbehagliche Spannung löst sich in fieberhafte Tätigkeit. Hupen blöken, Signalglocken schrillen, die Pfeifen der Maate trillern, Signale hetzen sich.

Die Reling wird niedergelegt, dafür werden Strecktaue gespannt. Lautlos, mit motorischem Gleichmut, schwenken die Rohrsätze der Torpedos nach backbord und steuerbord. Die silberblanken Aale werden halb herausgezogen und mit Preßluft, Öl, Wasser und Brennstoff nachgefüllt. Auch die Wasserbomben werden klargemacht. Die Tiefe wird eingestellt und die Werfermunition klargemacht.

Bei den Geschützen läuten die Salvenglocken. Polternd und klappernd werden Granaten und Kartuschen aus den Kammern „gemannt". Auf dem Artillerieleitstand werden Zielgeräte und Befehlsübermittler durchprobiert.

„Aufsatz- und Schieberweiservergleich! —"

Auf einmal beginnt ein fauchendes, gepreßtes Zischen, Tosen und Dröhnen. Sausende Geräuscheinschläge fahren über das Schiff. Dampf zischt auf, hüllt die Torpedorohrsätze in weißlichen Dunst. Mit den Armen rudernd, als müßte ich mich durch die gewaltige Lärmorgie durchkämpfen, stemme ich mich gegen den Wind zum Funkschapp vor.

Der große Raum ist wie eine isolierte Insel im Lärm des Aufbruchs. Graue Umformer, Empfänger, Verstärker, Schalter und Hebel. Angespannt sitzen die Funkgasten mit Kopfhörern vor den Empfängern und Schlüsselapparaten.

Die neuesten Wettermeldungen der Küstenstationen liegen vor: „Von X bis West bis Nordwest — sechs bis sieben — vorübergehend abflauend auf fünf — wechselnd wolkig —"

„Kann ja gut werden!"

Auf der Brücke stehen schon die Gefechtsposten bereit: Posten Ruder, Posten Maschinentelegraph. Die Signalgasten melden sich beim Wachoffizier. Sorgsam probiert der E-Maat der Wache die elektrischen Befehlsanlagen durch, läßt noch einmal alle Signallampen aufglimmen — grün — rot — weiß!

Nun ziehen auch die Befehlsübermittler auf. Alle Mann haben unter dem Lederzeug die Schwimmwesten angelegt. Der WO gibt Befehl.

Der Bootsmaat der Wache pfeift es aus. Durch das Telephon wird das Boot dem 1. Offizier seeklar gemeldet. Bald darauf erfolgt die Seeklarmeldung an den Kommandanten.

Der Läufer meldet: „Kommandant kommt auf die Brücke!"

Die Stimme des WO: „Brücke Ordnung!"

Der Kommandant grüßt, läßt rühren. Hell leuchtet seine weiße Mütze in der einbrechenden Dunkelheit. Schneidend hart klingt seine Stimme: „WO ablegen!"

„An Maschine — —

— — beide Maschinen Achtung! — —

Backbordmaschine kleine Fahrt zurück!"

Weißgischtend brodelt das Schraubenwasser auf. Schaum zieht an der Bordwand entlang.

„Beide Maschinen kleine Fahrt zurück!"

Langsam löst sich das Boot von der Pier. Die Spanne schwarzen Wassers klafft immer breiter. Nun richtet sich unser Bug auf die Hafenausfahrt. Von Stufe zu Stufe wird die Fahrt gesteigert. Der WO meldet: „Befehl vom

Führerboot! — Nachtmarſchformation! — Backbord 15 Grad. — Beide Maſchinen halbe Fahrt voraus!"

Auf der öſtlichen Himmelshälfte hängen noch dicht über dem Waſſer helle, gleichſam aus ſich heraus leuchtende Wolken am ſchwarzblauen Himmel. Im Weſten dagegen ſind die Wolken dunkel, auf fahlblauen Grund getupfte Flecke. Die Sichel des Mondes ſchiebt ſich bis zur Hälfte wie ein ſpitzer Stachel über eine ſchwarzblaue Wolkenwand. Über dem Waſſer liegt Dunſt. Die Kimm iſt nicht auszumachen. Ein Drehfeuer ſchlägt mit ſeinen Lichtdolchen um ſich. Langſam wandert es ab. Neue Feuer blinken auf.

Wir ſind ganz dicht an die engliſche Küſte herangekommen. Da greifen auf einmal dünne Scheinwerferfinger taſtend in den Nachthimmel hinauf.

„Alarm!"

Geſpannt ſteht der Kommandant gegen die Verkleidung geſtemmt. Nichts zu ſehen als Waſſer und bläuliche Scheinwerferbahnen.

Wir ſind nur noch ſieben bis acht Seemeilen vom Land ab. Dort drüben in der Dunkelheit muß Plymouth liegen!

Da — Blitze von Mündungsfeuern — alle Gläſer richten ſich auf die Küſte oder ſuchen den dunkel verſchloſſenen Himmel ab. Alle Sinne drängen in die Dunkelheit hinaus — neue Scheinwerfer ſchießen ihre Strahlen hoch, verfangen ihre Lichtkegel, entwirren ſich wieder, taſten unſicher weiter.

„Unſere Flieger!"

„Sie greifen Plymouth an!"

Feuerſäulen ſteigen plötzlich hoch wie Strahlen aus Beſſemerbirnen, verſchütten rötlich-gelbe Helle über den Himmel, als ob am Horizont ein infernaliſches Geſtirn aufgehen wollte. Wir beobachten den ganzen Angriff. Immer neue Feuerſäulen durchſchießen zuckend den rötlichen Schein. Unſere Kameraden in der Luft jagen auf den Feind, wie wir hier auf dem nächtlichen Waſſer. Stolze Freude miſcht ſich in die ungeheure Spannung.

Befehl vom Kommandanten:

„Dampf auf in allen Keſſeln!"

„Beide Kriegswachen auf Station!"

Die Atlantikdünung wälzt das vollkommen abgedunkelte Boot von einer Seite auf die andere. Unabläſſig wandert die dunkle Maſſe des vorderen Schornſteins über die Sterne. Brecher knallen auf die Back, überſchütten das erſte Geſchütz und werfen ein ſalziges Geſprüh bis hoch über die Brücke hinauf.

Die Spannung ſteigert ſich. Alle Gläſer ſuchen unabläſſig das nachtſchwarze Waſſer ab. Alle Mann an Bord ſtehen in höchſter Alarmbereitſchaft, Kampferwartung!

Meine Gedanken gelten den Männern, die jetzt tief unten im Bauch des Schiffes, von aller Sicht abgeschlossen, die Feuerung bewachen, Handräder drehen und Manometer beobachten. Sie wissen nicht, was oben vorgeht; sie sind eingekapselt, der Ungewißheit überlassen.

Über einen steilen Niedergang klettere ich ins E-Werk hinab. Hitze und Schmieröldunst schlagen mir entgegen. Obermaat Joenson kontrolliert seine Anlage. Jetzt sieht er mich und brüllt durch den Lärm: „Na, was ist los?"

„Wird gleich losgehen!"

Joenson zieht grinsend sein Gesicht breit und wendet sich wieder mit geheucheltem Gleichmut seinen Manometern zu. Da schrillt schon die Glocke: Einmal lang — Alarm! Ich haste den Niedergang hinauf, stoße den Deckel hoch. Schon schweben über die Rohrsätze die Torpedos nach backbord. Am Strecktau entlang turne ich über das nasse Deck nach vorn.

Dort blinken Lichter — eins — zwei — drei — vier — eine ganze Gruppe.

Mir schlägt das Herz im Halse. Die Spannung steigert sich. Der Kommandant hat selbst die Führung übernommen.

Der TO gibt an alle Stellen durch:

„Anlauf beginnt! — Schaltung backbord! — Leitung TO!"

Wir stoßen vor.

Hussah, die Jagd beginnt!

Das Führerboot hat gewendet. Auch wir wenden nach backbord in die Dwarslinie.

Jetzt wird unser Kielwasser schwächer. Mit kleiner Fahrt pirschen wir uns in äußerster Spannung näher an die Lichter heran. Die Augen bohren sich in die Dunkelheit.

Das Führerboot gibt Anweisungen.

„Steuerbord voraus — Richtung 30 Grad Lichter — anscheinend Küstenbewachungsfahrzeuge!"

Ein anderes Boot hat sich vorgeschoben. Ein Befehl nach dem anderen geht an alle Stationen des Bootes. Unablässige Übung bewährt sich.

Neue Ruderkommandos! — Wir kommen immer näher. Jetzt fassen die Zielgeräte der Torpedo- und Artilleriewaffe den Gegner durch den Dunst.

„Was liegt an?" — „39 Grad!" — „Frage Entfernung!"

„Visierlinie frei!"

Plötzlich zerreißt der Scheinwerfer des Führerbootes mit bläulichem Strahl die Dunkelheit, tastet sich über das Wasser und reißt die Formen eines großen, als Küstenbewacher eingesetzten Hochseefischers aus der Dunkelheit.

AO und TO verbessern laufend ihre Einstellungen. Zahlen überhasten sich. Ein Signalgast meldet: „Vordermann dreht ab zum Schuß!"

Da blitzt auch schon auf dem Führerboot rotgelbes Mündungsfeuer auf. Grüne Leuchtspurgranaten ziehen dicht über dem Wasser ihre flache Bahn. Wasserſäulen stehen auf einmal im Scheinwerferlicht rings um das Ziel. — Schuß nach Schuß! — Drüben stieben rote Funken. — Flammen schießen hoch. — Volltreffer!

Unser Scheinwerfer hat sich auch ein Ziel gepackt.

„An AO. — — — Feuererlaubnis!"

Ein ungeheurer Schlag drückt mich gegen die Verschanzung. Blitze erhellen das Boot. Alle Geschütze feuern. — Salventakt! Abschuß nach Abschuß! — Zischend heulen Granaten über das Wasser. — Schlag auf Schlag. Volltreffer nach Volltreffer! — Funken und Flammen! — Qualm wirbelt im Scheinwerferlicht hoch.

„Scheinwerfer blenden!"

Wir feuern auf die rot leuchtenden Flammen. Wegweiser in der Dunkelheit für unsere heulenden Granaten.

Da erlöschen drüben die Flammen.

„Abgesoffen!" sagt neben mir eine Stimme.

Wir schwenken nach steuerbord. Unsere Flottille formiert sich wieder. Die Fahrt wird gesteigert. Hoch gischtet die Bugsee. Wir jagen weiter in rasender Fahrt. Höher und schärfer wird der Ton der Maschine. Der Wind heult auf den Verspannungen und Masten.

Wieder schrillt die Alarmglocke.

„Abgeblendetes Fahrzeug an Steuerbord!"

Der Flottillenchef gibt die Reihenfolge des Angriffs durch. Wir drehen, pirschen uns auf der „Hundekurve" an den Gegner heran, zeigen ihm nur die schmalste Silhouette.

Die Zielgeräte fassen den Gegner.

„Mindestens 10 000 Tonnen", höre ich hinter mir sagen.

„Passiergefecht an Steuerbord! — Gegner Lage 50 — Gegner Fahrt 10!"

Schon krachen die Salven. Eine Granate schlägt mittschiffs ein. Zischen, Krachen, ungeheure Geräuschschläge.

Drüben bricht Feuer aus. — Schuß auf Schuß in das Feuer hinein. — Auch das dritte Boot der Flottille feuert. Mit schwerer Schlagseite liegt der Dampfer auf dem Wasser. — Neue Salven! Nach einer Weile flammt der Scheinwerfer wieder auf. Er sucht umsonst das Wasser ab. Weiter suchen unsere Geräte. — Wir haben schon ein neues Ziel gefaßt!

„Mittschiffs! — Recht so!"

Wir jagen heran. Wieder Feuer aus allen Geschützrohren. Schon liegt ein neuer Dampfer mit schwerer Schlagseite weidwund auf dem Wasser. Schuß auf Schuß trifft seinen hell beleuchteten Rumpf. — Er will noch nicht sinken.

„Salventakt!"

Neue Volltreffer! — Da sprüht auch schon drüben roter Feuerschein hoch.

„Kesselexplosion!"

Noch eine Salve, dann geht das Boot auf Gegenkurs. Wieder schlägt uns der Fahrtwind ins Gesicht. Die Bugwelle steigt. Wir jagen weiter.

Der Kommandant gibt seine Anerkennung durch das Telefon an die einzelnen Stationen.

Ich klettere wieder ins E-Werk hinunter. Die Augen des Befehlsübermittlers saugen sich förmlich an meinem Mund fest. Obermaat Joenson packt mich am Arm:

„Mensch, so rede doch!"

„Bewachungsfahrzeuge und zwei große Dampfer versenkt! Sonst alles o. k.!"

Jubel bricht aus. Wir schlagen uns auf die Schultern.

„Denn man so weiter!" sagt Joenson nach einer Weile gönnerhaft und wendet seine ganze Aufmerksamkeit wieder einem bläulichen, heftig zitternden Manometerzeiger zu.

Zweimal beim Großangriff auf Mancheſter

Vierundzwanzig Stunden vor Heiligabend. Hier draußen auf dem hartgefrorenen, eiſigen Flugfeld iſt keine Weihnachtsſtimmung zu ſpüren. Fieberhaft arbeiten die „ſchwarzen Männer" an den ſchon vollbeladenen Kampfmaſchinen, damit auch in dieſer Nacht die zu dem wichtigſten engliſchen Rüſtungsdiſtrikt gehörende Stadt Mancheſter angegriffen werden kann.

Beim Aufheulen der Motoren, bei ihrem orgelnden und dröhnenden Gebrüll überkommt uns wie vor jedem Angriff ein unbeſchreiblich ſtolzes Gefühl.

Eine teufliſche Kälte herrſcht dieſe Nacht in allen Höhen. Merkwürdig, wie verſchieden war es noch in der vergangenen Nacht beim erſten Großangriff auf Mancheſter. Auf dem Boden über 10 Grad minus, in 2000 Meter Höhe 0 Grad, und dann in 4000 bis 5000 Meter Höhe wieder mehr als 10 Grad minus. Wie kalt mag es heute ſein? 15 Grad minus? Ein Glück, daß unſere prächtige Heinkel-Maſchine eine ſo gute Heizungsanlage hat, ſonſt könnten wir ſchon jetzt, nach einer halben Stunde Flug, kaum noch die klammen Finger bewegen.

Planmäßig, ohne jede Störung, erreichen wir die engliſche Südküſte. Weithin leuchtende Brände, die nur in London ſein können, haben wir ſchon ausgemacht. „Weſtlich von uns — Southampton!" Der Beobachter hat es gerufen. Und ſofort haben wir auch dort große Brandherde feſtgeſtellt. Backbord voraus kommt jetzt eine Kugel auf uns zu. In raſender Geſchwindigkeit nähert ſie ſich uns. Nachtjäger? Ich will es gerade durchgeben, als der Kommandant „Nachtjäger" ruft. Da! Jetzt noch ein runder Punkt. Ob ſie uns geſehen haben? Der Himmel iſt wolkenlos. Zudem waren wir eben ein paar Sekunden im Licht von einigen Scheinwerfern. „Kruzitürken! Noch ein Dritter!" brummt der junge Flugzeugführer. Tatſächlich! Noch eine dritte Kugel kommt auf uns zu, doch ſie muß ſchon höher ſein als wir.

Die drei Punkte werden zu flachen feinen Strahlen: Der Feind iſt an uns vorbei!

Wieder überfliegen wir die Midlands, die wir ſo oft bei Tag und bei Nacht mit ſchwerſten Brocken bearbeiteten. Wieder werden jetzt unter uns Menſchen mit angſtvollen Geſichtern in den Luftſchutzräumen ſitzen, an furchtbare Gewitternächte denken, die deutſche Bomber entfeſſelten, und wünſchen, daß wir über ſie hinwegziehen. Coventry, die tote Stadt, muß jetzt unter uns liegen, links davon Birmingham. Die Flak ſchießt mit einer wahren Verzweiflung. Ein weißer, glühender Feuerregen kommt uns entgegen, doch ruhig ſitzt der

Leutnant vor seinem Steuerknüppel. „Verflucht!" Plötzlich wird die brave He wie von Riesenhand ein Stück zur Seite geschleudert. Sekundenlang Flakbeschuß in nächster Nähe. Hundert Kilometer vor dem Ziel sind schon rotgefärbte Wolkendecken zu sehen, aus denen unaufhörlich rote Feuerbälle herausschießen. Kein Zweifel: das ist Manchester. Dann sind wir nach langer, nervenaufpeitschender Wartezeit vor dem Ziel, sehen unter uns, wie schon so oft, ein feuerspeiendes Chaos, aus dem immer wieder Feuerfontänen von gewaltiger Größe urplötzlich emporschießen. Im Schein der gigantischen Brände, die die Stadt, soweit es wolkenlos ist, taghell erleuchten, sehen wir die Kathedrale von Manchester und daneben die großen massiven Gebäude der Universität. Keine Angst! Dort werfen wir nicht hinein, auch wenn die Flak so heftig schießt, daß wir manchmal glauben, es sei unsere letzte Stunde gekommen. Unsere Bomben fallen nach sauberem Zielanflug genau in einen gewaltigen Gebäudekomplex hinein, in dem, wie uns die Karte des Aufklärers zeigte, Produktionswerkstätten der Schwerindustrie untergebracht sind. Frei von unserer Last ziehen wir hoch. Noch einmal sehen wir gebannt hinunter. Was wir sehen, gibt uns die Gewißheit mit auf den Weg, daß Manchester heute nacht beim zweiten Großangriff genau so schwer getroffen wurde wie Sheffield, Birmingham und Liverpool die Nächte vorher.

Beim Überfliegen der französischen Küste meint der Flugzeugführer trocken: „Jungens, heute abend trinken wir eine gute Flasche!" „Und weshalb?" fragt der Funker. „Mensch", sagt der Leutnant erstaunt, „das wissen Sie nicht? Na, dann meinen herzlichsten Glückwunsch zu Ihrem fünfzigsten Englandflug!" „Ach, stimmt ja, hätte ich bald vergessen. Herzlichen Dank, Herr Leutnant, gratuliere ebenfalls zu Ihrem Fünfzigsten." „Kreizkruzitürken!" brüllt der junge Flugzeugführer, „jetzt hätten wir beinahe unseren guten Bordmechaniker vergessen, der hat ja heute seinen siebzigsten Englandflug gemacht. Pottkämpfer, alter Freund, meine herzlichsten Wünsche!"

Minenräumboote im Kanal

Unsere Minenräumboote liegen schon seit Tagen in einem der Kanalhäfen. Regenböen fegen über das Deck des kleinen Bootes, in dessen Kommandantenraum wir ganz gemütlich sitzen, solange nicht englische Flieger über dem Hafen erscheinen. Meistens werden sie von der Marineartillerie schnell wieder vertrieben. Es ist zwecklos, bei dem steifen Nordost und dem starken Seegang im Kanal auszulaufen. Die schnittig gebauten und seetüchtigen Boote würden das Wetter zwar vertragen können, aber das Minensuchgerät kann bei einem solchen Wetter nicht ausgebracht werden. Eine Ruhepause ist bei dem schweren Dienst der Minensucher ganz angenehm, aber die Lagerei in diesem von deutschen Stukas bei dem Rückzug der Engländer schwer zusammengehauenen Hafen, ohne Abwechselung, ist auch nicht schön.

Endlich meldet eines Morgens die Signalstation besseres Wetter. Sofort kommt der Befehl des Flottillenchefs: „Acht Uhr seeklar! 7.45 Kommandantenbesprechung auf dem Führerboot!"

Bei der Kommandantenbesprechung erklärt der Flottillenchef kurz an Hand der Seekarte die Aufgabe.

„Stichfahrt in den Kanal bis Punkt Y. Dann Ablaufen Weg Z." Der Flottillenchef ist alter Minensucher. Er ist durch die lange gemeinsame Fahrtzeit mit jedem Boot seiner Flottille auf das engste verwachsen, kennt jeden Mann. Manchen seiner Kommandanten hat er selber eingefahren. In See verlangt er restlosen Einsatz von Boot und Besatzung, sucht und räumt feindliche Minensperren, bis auch wirklich keine einzige Mine mehr vorhanden ist. Wenn er seinem vorgesetzten Kommando meldet, daß ein bestimmtes Gebiet minenfrei ist, dann ist es auch minenfrei. Dafür sorgt er aber auch für die Besatzung seiner Boote, so gut er nur kann. Eben erst hat er während der Ruhepause für die Besatzung eine Fahrt durch Nordfrankreich bis nach Paris organisiert, ein Erlebnis für die Minenräumer, die seit vielen Wochen nichts weiter als See, Himmel, englische Flieger und zerschossene Häfen gesehen haben.

Die Boote laufen aus. Die See ist noch reichlich unruhig. Brecher schlagen über das Achterdeck, Spritzer erreichen die Brücke. Die Mannschaft hat inzwischen ihr Ölzeug angelegt. Einige haben sich sogar mit dem Südwester gekrönt. Auf der Kommandobrücke werden Winksprüche und Flaggensignale entgegengenommen und sofort durch entsprechende Befehle weitergegeben. Der

Kommandant ist auch hier im wahrsten Sinne des Worts die Seele des Schiffes. Bald steht er auf der Kommandobrücke und gibt dort seine Anweisungen, bald ist er im Kartenhaus und verfolgt den Kurs des Bootes. Dann geht er auf Achterdeck und prüft die Räumgeräte. Im Vorübergehen gratuliert er einem Matrosen, der sich verlobt hat und gerade aus dem Urlaub zurückgekehrt ist. Dem Kommandanten zur Seite steht der I. WO (I. Wachoffizier). Er steht im Augenblick auf der Kommandobrücke und korrigiert den Abstand des Bootes zum Führerboot. „Backbord 5!" — „Steuerbord 10!", so und ähnlich gibt er fortwährend seine Korrekturen an den Rudergänger.

Die Flottille ist inzwischen in Dwarslinie aufgefahren. Dann ein Flaggensignal vom Führerboot: „Räumgeräte klarmachen zum Ausbringen!" Das schwere Räumgerät ist schnell zum Auswerfen fertiggemacht. Hart müssen die Männer anpacken. Die seemännische Nummer I, der Bootsmann, der auf dem Boot für den gesamten Ablauf auf Deck verantwortlich ist, steht wie ein Vater unter ihnen und gibt in aller Seelenruhe seine knappen Anweisungen.

Die Boote machen noch schnelle Fahrt. An Deck herrscht lebhafter Betrieb. Die leichte Flak auf der Back wird zur Fliegerabwehr gefechtsklar gemacht. Gewehre werden bereitgestellt. Am Heck wird das Minensuchgerät klar gemacht. Hin und wieder kommen Brecher über das niedrige Deck, aber ruhig und schnell verrichten die Seeleute ihre Tätigkeit.

Jetzt wird wieder vom Führerboot ein Flaggensignal gegeben. „Gerät versenken!"

Die Boote vermindern die Fahrt. Das Gerät wird versenkt. Nun beginnt die schwierige und oft gefahrvolle Arbeit des Minenräumens.

Der Name Minensucher hat schon für die Landratte einen ernsten und etwas unheimlichen Klang; hat sich doch für die Minensucher noch aus dem Weltkrieg — sie hatten neben den U-Booten die schwersten Verluste — die Bezeichnung „Himmelfahrtskommando" bis heute erhalten. Trotz froher Laune, die auf allen Gesichtern zu sehen ist, liegt über der Ausfahrt ein unverkennbarer Ernst. Die Männer kennen die Gefährlichkeit dieser Fahrten, sie lieben aber gerade ihr Kommando, bei dem einer auf Tod und Leben auf den anderen angewiesen ist.

Die Minenräumverbände der deutschen Kriegsmarine haben hier im Kanal die wichtige Aufgabe, das Vorfeld der Front an der Kanalküste zu sichern und die Wasserwege für die Angriffe der deutschen Kriegsschiffe gegen England und für die deutschen Nachschubtransporte von englischen Minen frei zu halten. Immer wieder versuchen die Engländer, durch Minensperren den Kanal zu verseuchen, die britische Insel gegen die Angriffe der deutschen Schnellboote abzuriegeln und den deutschen U-Booten den Weg nach dem Atlantik zu verlegen. Die Minenräumverbände der deutschen Kriegsmarine stoßen aber

immer von neuem gegen diese englischen Minensperren vor, gehen dabei oft bis auf wenige Seemeilen unter die englische Küste und räumen von den Engländern ausgelegte Minensperren wieder fort. Sie sind dabei ständig der Gefahr von Angriffen englischer Seestreitkräfte und Flieger, sogar des Beschusses durch englische Küstenbatterien ausgesetzt, die dadurch noch vergrößert wird, daß die Boote mit dem Gerät nur geringe Fahrt laufen können. Aber diese Gefahren hindern die Minenräumverbände nicht an der Durchführung ihrer Aufgaben.

Die Flottille hält Kurs auf den befohlenen Punkt im Kanal. Der Wind hat sich immer noch nicht gelegt; wild schäumt das Heckwasser hinter dem Boot auf. Die Boote sind so gestaffelt, daß der abgefahrene Streifen mit Sicherheit für minenfrei erklärt werden kann. Auf Achterdeck beobachtet die Kriegswache das Räumgerät, ob irgendeine Mine anbeißt. Wegen der Minengefahr trägt alles Schwimmwesten.

Der Kommandant unseres Bootes, ein Obersteuermann, beobachtet aufmerksam die See und den Horizont. Noch ziehen schwere Wolken am Himmel. Aber es klart langsam auf. Die Sonne kämpft sich allmählich durch das Gewölk. Die Sicht wird besser.

„Na, heute sieht es ziemlich friedlich aus", meint der Kommandant. „Aber wir haben hier im Kanal Tage erlebt, da wußten wir nicht, ob wir überhaupt wieder nach Hause kommen."

„Drei Strich Backbord!" ruft er dem Rudergänger zu. „Recht so." Ständig überprüft er den Kurs.

Dann erzählt er.

„Eines Tages machten wir wieder eine Stichfahrt in den Kanal und fanden auch eine Minensperre. Wir schnitten gleich vier Minen, die hintereinander hochgingen. Gegen Mittag hatten wir schon die ganze Sperre geräumt und nehmen das Gerät auf. Plötzlich sehe ich englische Bomber am Himmel, acht oder neun Bristol-Blenheim, die auf unsere Boote zuhalten. In unmittelbarer Nähe der Boote laden sie ihre Bomben ab. Jetzt kommen deutsche Jäger herangeschossen, die auch einen Bomber abschießen, der brennend in die See stürzt. Die anderen erreichen die englische Küste.

Einige Boote der Flottille liefen bereits wieder mit Kurs zum Ausgangshafen zurück. Die anderen Boote bringen noch einmal das Gerät aus. Der Chef will ganz sicher gehen, daß auch keine Mine mehr liegt. Nach zehn Minuten meldet der Posten auf der Back wieder englische Flieger. Ich slippe mein Gerät und laufe auf die französische Küste zu. Die Tommies sind aber schon heran und laden ab, was sie haben. Auf dem Rottenboot sehe ich zwei Mann fallen. Zwei andere werden schwer verwundet. Es ist ja nicht so, wie man im Binnenland sich das vielleicht vorstellt, daß die Bomben, die nicht das

Boot treffen, friedlich ins Waſſer rauſchen und abſaufen. Die Engländer verwenden hochempfindliche Briſanzbomben, die ſofort beim Aufſchlag auf das Waſſer krepieren und eine ganz gefährliche Splitterwirkung haben. Es iſt überhaupt ein gemeines Gefühl, wenn man ſo von unten ſieht, wie die Dinger auf das Boot zukommen, dann ſo eben ſchräg über das Boot hinwegſauſen und einige Meter entfernt in See gehen.

Nachdem die Tommies wieder fort ſind, gibt der Flottillenchef den Befehl: „Verlorengegangenes Gerät fiſchen!“ Ich mache mich alſo daran, mein Gerät wieder aufzufiſchen. In dieſem Augenblick kommen nochmals mehrere Briſtol-Blenheim. Nun wird mir die Sache doch zu bunt. Ich laſſe das Gerät im Bach ſchwimmen und laufe mit äußerſter Kraft auf die franzöſiſche Küſte zu. Denn Boot und Beſatzung ſind wichtiger und koſtbarer als das Gerät. Glücklicherweiſe kommen diesmal deutſche Jäger, die die engliſchen Bomber vertreiben. Als wir nun endlich den nächſten franzöſiſchen Hafen erreichen, tauchen wieder 18 bis 20 engliſche Flugzeuge auf, Spitfires, die gleich von der Marineartillerie beſchoſſen werden. Unſer Bedarf an engliſchen Fliegern war aber für dieſen Tag gedeckt.“

Die Boote der Flottille ſind alles alte Krieger, die bereits im Polenfeldzug bei Orhöft und Gdingen eingeſetzt waren, die das Norwegen-Unternehmen mitgemacht haben, und die nun ſeit Monaten im Weſten Minenkrieg gegen England führen. Drei Angehörige der Flottille tragen das Ritterkreuz: ein Oberſteuermann, Kommandant eines Bootes, das in einen norwegiſchen Kriegshafen eindrang und trotz ſchwerer Gegenwehr, durch die das Boot verlorenging, Truppen an Land brachte, der Flottilleningenieur, ein Kapitänleutnant (Ing.), unter deſſen Führung die ſchiffbrüchige Beſatzung mit der Landungsabteilung den Kriegshafen und die Stadt überrumpelte und beſetzte, und ein anderer Bootskommandant, der ein norwegiſches U-Boot, das die Landung deutſcher Truppen ſtören wollte, außer Gefecht ſetzte. Faſt alle Boote haben Narben durch Bombenſplitter. Auch in dem Kommandantenraum unſeres Bootes ſind mehrere Ein- und Ausſchlagſtellen von Bombenſplittern wieder abgedichtet.

Die Boote haben den befohlenen Punkt erreicht, mehrere treibende Minen ſind abgeſchoſſen worden. Aber eine neue Minenſperre wurde nicht feſtgeſtellt. Der Engländer hat bei dem ſchlechten Wetter der letzten Tage anſcheinend keine Minen auslegen können. Auf Weg Z laufen die Boote wieder zurück. Die Aufgabe iſt durchgeführt. Ein Gefühl der Entſpannung herrſcht nach den harten Anforderungen dieſes Tages bei der ganzen Beſatzung, aber auch ein Gefühl des Stolzes.

Auf Winter-Feindfahrt im Atlantik

Wir befanden uns auf dem Rückmarsch. Der Brennstoff in unseren Bunkern ging zu Ende, das Boot lag merklich höher aus dem Wasser heraus als am Anfang der Reise, und die Wache auf der Brücke stand um ein weniges trockener als am Beginn der Unternehmung. „Paßt mir gut auf, Kameraden!" mahnte der Wachoffizier immer wieder. „Ihr wißt, wir haben noch zwei Aale, und daß wir die mit nach Hause nehmen, kommt überhaupt nicht in Frage."

Die Ausgucks antworteten nicht, sie klemmten sich nur mit verbissener Zähigkeit hinter ihre Koppelgläser. Jeder von ihnen hatte seinen eigenen Sektor zu beobachten. Die See war rauh, der Himmel grau und niedrig, eine steife Brise kam aus Nordwest, es ging auf den Abend. Mit der wachsenden Dunkelheit schlief der Wind ein. Die Sicht, am Tage zeitweilig eingeschränkt durch tiefziehende Regenschauer, besserte sich, ja, stellenweise riß die Wolkendecke auf, der Himmel trat tiefdunkel durch das hellere Gewölk. Die ersten Sterne leuchteten.

„An Steuermann: Chance zum Sternenschießen!" Das Besteck wurde genommen, es war wie jeden Abend, es war überdies wie während der meisten Abende dieser langen Unternehmung: keine besonderen Vorkommnisse.

Die Wachen wechselten. Wir saßen in der kleinen Messe, aßen, sprachen kaum noch. Der Gedanke, immer noch zwei Aale im Rohr, von Stunde zu Stunde aber weniger Brennstoff in den Bunkern zu haben, verdroß uns überaus heftig. Wenn wir noch etwas sagten, so handelte es sich durchweg um einzelne Hauptworte mit Ausrufungszeichen dahinter, Worte, die man hier nicht wiederholen kann. Genau wie auf unserem Wetterglas stand auch bei uns das Barometer auf Sturm.

Der Kommandant ging nach dem Essen zum tausendsten Mal an die Karte, nahm Zirkel und Dreiecke und sann schweigend vor sich hin. Manchmal murmelte er ein halblautes Wort, probierte mit den Dreiecken, griff mit dem Zirkel eine Entfernung ab, schüttelte den Kopf und kletterte endlich mißmutig auf die Brücke. Dort pflegte ihn auf dieser Reise der „Spritzer vom Dienst" zu begrüßen. Es war lächerlich, selbst an Tagen, an denen kein Wasser überkam, stieg mit Sicherheit in dem Augenblick ein Spritzer ein, an dem der Kommandant auf der Brücke erschien.

Er kam herauf, überflog mit einem Blick Himmel und See, suchte die Kimm ab, nein, es war nichts da, wieder einmal nichts, nichts, nichts! „Paßt mir gut

auf, Kameraden! Wenn ihr heute nacht nichts seht, wird das nichts mehr mit unseren Aalen." Damit verschwand er wieder im Luk.

Einige Stunden später horchen wir plötzlich alle auf. Deutlich ist im Boot eine ferne Detonation zu vernehmen. Was ist das? Wasserbomben? Jetzt in der Nacht?

„Klang mehr wie ein Torpedo", sagt einer, und wenige Minuten später meldet sich die Brücke: „An Kommandant, Lichtschein in x Grad, sieht aus, als ob in großer Entfernung Leuchtgranaten geschossen würden."

Mit einem Satz ist der Kommandant von seinem Schreibtisch weg, an dem er gerade Kriegstagebuch schrieb, und entert zur Brücke hinauf. Neuer Kurs, veränderte Fahrtstufe — schon brausen wir in Richtung auf den inzwischen erloschenen Lichtschimmer. Die Zeit vergeht, man weiß nicht, wo sie bleibt; man hängt nur hinter dem Glas und sucht die Kimm ab. Einmal noch ist ein neuer, etwas hellerer Lichtschein da vorn zu sehen gewesen. Nun herrscht wieder die ganze Dunkelheit der Novembernacht. Der Wind hat sich gelegt, aber die Dünung läuft uns immer noch lang und hoch entgegen. Das Boot bricht und schneidet sich seinen Weg, eingehüllt in Wolken und Wände von Gischt und grünem Wasser. Ein schmaler Mond geht auf und wird erfreulicherweise sogleich von einer fetten Wolkenbank verschluckt. Wir lieben ihn nicht, den silbernen Himmelswächter, er macht die Nächte hell, und wir wünschen sie dunkel. Und dann kommt plötzlich die Stimme des Wachoffiziers: „Herr Ka'leut, da ist er: schwache Lichter in x Grad." Die Blicke fliegen herum und bohren sich ins Dunkel. Die Linie der Kimm erscheint plötzlich in seltsamer Weise gezackt, es sieht aus, als wenn eine Reihe von Maulwurfshügeln teils flacher, teils höher daraufgesetzt wären, und ganz links ist auch das Licht. „Geleitzug!" sagt der Kommandant, „Prima!"

Ständig wechseln nun Fahrt und Kurs. Es ist wunderbar, zu sehen, wie das eingespielt ist, wie der Befehl, den der Kommandant auf der Brücke mit seiner bei allen Angriffen immer betont ruhigen Stimme erteilt, vom Gefechtsrudergänger wiederholt und an alle Stellen des Bootes geleitet wird. Längst sind die Gefechtsstationen klar; es handelt sich eigentlich „nur" noch darum, festzustellen, wo, wie und auf wen geschossen werden soll. Wir haben nur noch die beiden Aale, und das ist fast unerträglich angesichts dieser Herde von Dampfern, in die wir nun einbrechen wollen. Weit abgesetzt von uns steht ein Schatten, der ein Wachfahrzeug, Zerstörer oder Kanonenboot sein könnte, vor ihm und links von ihm zwei weitere: eindeutig Zerstörer. Sie werden gut im Auge behalten.

Wir aber stoßen nun auf das Licht zu, wollen einmal sehen, was es damit auf sich hat. Bald sehen wir besser. Das ganze Fahrzeug ist verdächtig, höchst verdächtig, und wie wir uns ihm nähern und es uns genau betrachten, sehen wir,

daß es nach ſeinen Aufbauten vielleicht ein Hilfskreuzer ſein könnte. Aufgepaßt! Holzauge, ſei wach! Iſt das möglicherweiſe eine U-Boot-Falle? Vorſichtig umſchleichen wir es, ſetzen uns noch einmal ein wenig von ihm ab und gehen dann zum Angriff über. „An alle Stellen", gibt der Kommandant in den Turm hinunter, „Dampfer iſt ein Mordsvogel, den nehmen wir", und ſchon folgen die vorbereitenden Kommandos für die Torpedowaffe. Langſam, unterſtützt durch Maſchinen- und Ruderbefehle, wandert das Boot in die richtige Schußpoſition. Exakt, wie die Gliedmaßen eines geſunden Körpers die Befehle des Gehirns, führen in dieſen Augenblicken bei uns Männer und Maſchinen die Befehle ihres Kommandanten aus. Mehr, immer mehr wandert das Boot ein. Maſſig hebt ſich vor uns das Profil des gewaltigen Dampfers gegen den Nachthimmel ab, und dann iſt das Kommando gefallen. „Los!" Eine kleine Erſchütterung — „Torpedo läuft!"

Nun ſtehen wir und warten, während die Mündungsklappe des leergeſchoſſenen Rohres geſchloſſen wird und der Kommandant bereits an einen neuen Angriff denkt. Stoppuhren laufen, die wachſende Zahl der Sekunden, die ſeit dem Schuß vergangen ſind, wird bekanntgegeben, und dann erfolgt die Exploſion, ein merkwürdig leiſer, dumpfer Knall, ganz anders als der gewaltige helle Doppelſchlag, den wir gewöhnt ſind; ſo als hätte dieſer Aal ſich vor dem Hochgehen tief in die Eingeweide des gewaltigen Dampfers hineingewühlt.

Ein winziger Feuerſchein über dem Dampfer, eine grauſchwarze, mit dem Wind zu uns herüberziehende, bitterſüß ſtinkende Wolke, und als dieſe verzogen iſt, ein Dampfer, der, obgleich an Backbord getroffen, mit ſchwerer Steuerbordſchlagſeite daliegt. In kaum einigen hundert Metern Abſtand fahren wir an ihm entlang. Er iſt wahrhaftig ungeheuer lang; deutlich ſind doppelte Pfahlmaſten zu unterſcheiden, Paſſagieraufbauten mittſchiffs, Schornſtein und eine große Menge von Ladebäumen, offenbar für ſchwerſte Güter. Aufgeregt zucken die Lichter elektriſcher Taſchenlampen, dann plötzlich flammt die geſamte Decksbeleuchtung auf. Wir ſehen im Halblicht haſtend Geſtalten an den Rettungsbooten arbeiten, dann ſind wir vorbei. Der großen Länge des Dampfers entſpricht ſeine mächtige Breite, und nun ſehen wir auch noch einmal ganz deutlich, wie er, obgleich an Backbord getroffen, nach Steuerbord überliegt. „Da brauchen wir gar nicht darauf zu warten", ſagt der Kommandant, „das kenne ich ſchon. Alle, die erſt Schlagſeite nach der anderen Seite nehmen, ſaufen nachher in wenigen Minuten ab."

„Warum?"

„Ich glaube, daß der Torpedo ein ſo großes Loch reißt, daß das hereinſtürzende Waſſer gleich mit aller Wucht bis auf die gegenüberliegende Bordwand ſtößt und der Dampfer ſich dadurch auf die andere Seite überlegt."

Im Ablaufen verloren wir ihn, die beiden aufgeregt heranſchnaubenden Zerſtörer ausmanövrierend, noch ſchwimmend aus den Augen.

Vor uns ſtand der Geleitzug, beſtens markiert durch die Rauchwolke eines Dampfers. In geringem Abſtand voneinander fuhren da Englands Schiffe, lauter ſchöne, große Frachter, aus denen wir uns noch einen mit dem letzten Aal herausbeißen wollten. Aber nun entdeckten wir auch nicht weniger als ſechs Zerſtörerſchatten. Alſo Vorſicht!

Wähleriſch ſuchend brauſten wir nun an der ganzen Flanke des Geleitzugs entlang. Da waren ſo viele ſchöne Dampfer, daß uns die Wahl ſchwer fiel. „Wer keinen Aal, hat die Qual", knurrte ein Unteroffizier neben mir.

„Da drüben iſt ein Tanker, Herr Kapitänleutnant!" Der Wachoffizier deutete in die mittlere Kolonne. „Da, der zweite, der halb verdeckt iſt, der vor dem langen mit der hochgezogenen Back und dem Kreuzheck."

Der Kommandant nahm den vorgeſchlagenen Dampfer ins Glas. „Ja", ſagte er, „das iſt ein hübſcher, fetter Kerl, den nehmen wir."

Schon begann er, ſeine Befehle auszugeben. Es galt, das Boot ungeſehen in eine ſolche Poſition zu bringen, daß der Torpedo nicht von einem der außen fahrenden, weniger wertvollen Schiffe aufgefangen werden konnte.

„Paßt mir gut auf, hier achtern", fuhr der Kommandant plötzlich herum, „daß mir keiner auf die Idee kommt, etwas anderes anzuſehen als den Sektor, in dem er Ausguck hat. Und beſonders die Zerſtörer beobachten!"

Ich blickte hinüber zu den großen Schiffen, die da ſchwer beladen und mit einer für Geleitzüge hohen Geſchwindigkeit oſtwärts gen England zogen. Keiner zeigte ein Licht. Stumm und ſchwarz zogen ſie dahin, zuweilen ſtieg von einem der Schornſteine eine Rauchwolke auf, hier eine ſchmale, kaum ſichtbare, dort ein dicker ſchwarzer Ballen, je nachdem, wie vorſichtig die Heizer feuerten, oder wie gut die verfeuerte Kohle war. Und dazwiſchen, niedrig mit flacher Silhouette, ſchattenhaft, die Zerſtörer.

Schräg voraus ſah ich den Dampfer, der uns die Sicht auf unſer erwähltes Opfer verſperrte. Es war ein ſchöner Frachter von ſicherlich 5000 bis 6000 BRT. Plötzlich ſah ich — und begriff in der erſten Sekunde nicht weshalb —, wie ſich kurz hinter ſeiner Brücke ſchwarz und ſchlank etwas Dunkles erhob, das wie eine hohe Zypreſſe ausſah. Im gleichen Augenblick blitzt etwas auf, ein kurzes, gelbes, böſes Licht — da wußte ich und ſagte es mit einem Erſtaunen, das den anderen Lachen entlockte: „Donnerwetter, da ſchießt ja noch einer!" Und da kam auch ſchon der helle Schlag der Detonation. In der zuſammenſinkenden Wolke blieb der Dampfer liegen wie ein Stück Wild im Schuß.

„Aufpaſſen auf das andere U-Boot", befahl der Kommandant, „das muß hier jeden Moment erſcheinen." Im gleichen Augenblick hatte er, weitaus als

erster, das andere Boot entdeckt. „Hart backbord!“ Wir drehen ab. Nun sah auch ich, da war es! Mit großer Fahrt lief uns das Boot genau vor den Bug.

Halben Leibes über die Brüstung gelehnt, beide Hände als Schalltrichter vor dem Munde, brüllte plötzlich der Kommandant, als befände er sich auf der Niederelbe und nicht weit draußen im Nordatlantik: „Ööi, Mensch, wahrschau! Ich habe hart backbord liegen, legen Sie hart steuerbord, Sie!“

Von drüben scholl Unverständliches zurück. Mit einem Abstand von knapp 50 Metern schoren die beiden Boote voneinander klar, und hinter dem Kameraden hindurch setzten wir zum Angriff auf den Tanker an, den der andere, wie wir später erfuhren, gerade hatte schießen wollen.

Der so freundlich Angerufene versenkte in dieser Nacht 53 000 Tonnen. Auf seinem Boot war das Sehrohr ausgefallen und die Abgasleitung eines Diesels gerissen, so daß sein Maschinenpersonal nur mit Sauerstoffgeräten in dem mit Dieselgasen gefüllten Maschinenraum sich aufhalten konnte. Der Elektromaschinenraum hatte geräumt werden müssen, was bedeutet, daß das Boot nicht mehr alarmtauchbereit war. Trotzdem ließ er nicht ab, bis er den letzten Aal verschossen hatte.

Wir verdankten ihm die prächtige Lücke, die bis jetzt der eben von ihm geschossene Dampfer ausgefüllt hatte, und durch die wir nun an unser Opfer, den eilig von hinnen strebenden Tanker, heranstießen. Was mochten die da drüben denken? Waren sie sich darüber klar, daß im nächsten Augenblick sie selbst angegriffen werden würden? Glaubten sie etwa, daß der Angriff, dem ihr Nachbar zum Opfer gefallen war, eigentlich ihnen gegolten hatte, und daß ihnen nun nichts mehr passieren könnte?

Der Tanker war wirklich fett und schön. Langsam wanderte er in die richtige Position. „Feuererlaubnis. Rohr fertig, Rohr los ...!“ Unser letzter Aal hatte uns verlassen. Er lief, und Sekunden später detonierte er mit einem gewaltigen Knall, knapp Torkante des im Achterschiff gelegenen Maschinenraums.

Der Treffer löste auf der Brücke ein wahres Freudengeheul aus. Wenigstens die beiden Aale hatten gesessen. „Was machen wir jetzt?“ fragte der Kommandant. „Aale haben wir nicht mehr, da bleibt uns nur die Artillerie. Vielleicht können wir durch einen Feuerüberfall noch einen unter Deck schieben.“

Während die Geschützmannschaft sich klarmachte und das Munitionsmannen begann, suchten wir sorgfältig noch einmal den Umkreis nach den Schatten von Zerstörern und Bewachern ab. Da kamen sie auch schon, hier auch, dort ein dritter. Mühsam konnten wir uns verdrücken.

Eilig und stumm wie bisher zog der Geleitzug weiter, beschädigte und sinkende Schiffe ihrem Schicksal überlassend. Niemand kümmerte sich um die

Morse- und Blinkzeichen der zurückbleibenden Opfer. Nur der Funkmaat meldete alle paar Minuten ein anderes Notsignal. Immer wieder war es der gleiche Inhalt: „SOS torpedoed, SOS sinking, SOS attacked by submarine." Der ganze Äther war voll der Rufe zerstörter Dampfer. Plötzlich vorn wieder ein Knall. Wieder ein Dampfer getroffen. Wie die Jagdhunde jagten die Zerstörer dorthin. Wir hörten Wasserbomben.

Am Ende des Geleitzugs bekam es ein 5000-Tonnen-Dampfer sichtlich mit der Angst zu tun; er drehte ab und fuhr quer aus dem Konvoi heraus. Der war richtig für uns! Mit hoher Fahrt jagte unser Boot durch die Dunkelheit. Auf der kleinen Brückenplattform drängten sich nun außer den Ausgucks auch noch die Geschützbedienungen und Munitionsmänner.

Immer größer wuchs vor uns die Silhouette des Dampfers aus der Dunkelheit. Er fuhr gerade zwischen den zwei torpedierten und langsam sinkenden Schiffen hindurch. Wenige Minuten später war es soweit. Ein kurzes Kommando — langsamer schlugen die Schrauben, die Geschützbedienung in Gummizeug und Schwimmweste, die Anseilgurte umgeschnallt, eilte an die Kanone. Der Artillerieoffizier beobachtete und gab seine Werte hinunter. Der Geschützführer meldete: „Ziel aufgefaßt!" Dazu des Kommandanten klare, ruhige Stimme: „Feuererlaubnis!"

Jetzt stand der Dampfer wunderbar günstig. Breit und deutlich hob er sich gegen den hellen Horizont ab.

„Feuern!"

Die Kanone bellte los, und nun — das sah ja prächtig aus! — konnte das Auge ganz deutlich an der Leuchtspur die Flugbahn der Granate verfolgen. Sauber! Am Fuße des Schornsteins detonierte sie. Schon bellte der zweite Schuß, auch der ein Treffer. Aber nun blitzte es auch drüben auf. Was fiel dem Kerl ein? Der schoß ja wieder! Sein Geschütz hatten wir vorher auf dem Heck erkannt; jetzt bildete es das Ziel unseres 2-Zentimeter-MGs. In rascher Folge fielen die Schüsse. Es war ein wüster Krach, aber bildschön lagen die Garben über und auf dem Heck des Dampfers, dessen Kanone sofort verstummte.

„Wär' ja auch noch schöner gewesen", brummt der Obermaat hinter dem MG, „da kann ja jeder kommen und hier auf uns schießen." Wieder bellte unsere Kanone, aber diesmal lag der Schuß kurz, die Granate prallte vom Wasser ab und zog ihre Leuchtspur plötzlich in hohem Bogen in den Himmel hinauf.

„Jetzt werden die drüben ganz verrückt", sagte jemand neben mir, „nun wissen sie bestimmt nicht mehr, wer was und womit schießt", und dann meldete der Funker die Notschreie des Angegriffenen: „SOS am being attacked." Das stimmte nun wirklich.

Der Geſchützführer meldete eine Hemmung. Ungeduldig warteten wir auf der Brücke. Immer mehr zog ſich der Dampfer in die Höhe des zwar langſam ſinkenden, aber doch immer noch ſchwimmenden Frachters, den das andere Boot geknackt hatte. Offenbar wollte er uns in eine Zange locken. Aber „alte Leute wiſſen ſchon" — wir taten ihm den Gefallen nicht, ſondern bogen aus und nahmen ihn an anderer Stelle erneut unter Feuer. Wieder ein Treffer, und dann noch einer, dazwiſchen wieder Tannenbäumchen im Waſſer, Kurzſchüſſe, die ſich beim Artilleriegefecht auf dem U-Boot nie vermeiden laſſen, weil das Boot auch bei ruhigem Wetter noch ſtark ſchwankt. Erſtaunlich genug, daß man überhaupt Treffer erzielen kann. Schon wieder klemmt eine Hülſe. Verdammte Zucht! Da, während die Männer unten am Deck fieberhaft arbeiten, ſehen wir plötzlich knapp an Backbord voraus ein Aufblitzen und dann am Himmel Steuerbord voraus ein, zwei, drei Leuchtgranaten. Augenblicklich befiehlt der Kommandant „Feuer halt!", läßt die Geſchützbemannung auf die Brücke kommen und die Munition verſtauen. „Schluß, Kameraden", ſagt er, „Schluß mit der ſchönen Ballerei, dies ſcheint mir nicht, jetzt kommen die Zerſtörer. Hart ſteuerbord."

Mit hoher Fahrt entfernten wir uns von unſerem nun geſtoppt daliegenden Ziel und nahmen wieder Kurs auf unſer erſtes Opfer, um nachzuſehen, ob es auch richtig geſunken wäre. Hinter uns ſtiegen die Leuchtgranaten, krachten die Waſſerbomben, tobte der Engländer ſeinen Zorn aus. Wir hatten Glück; er fand uns nicht — aber: ohne Glück kein erfolgreiches U-Boot-Fahren, ohne Glück und — Können!

Eine Stunde ſpäter waren wir an Ort und Stelle. Der Morgen graute. Nichts mehr war zu ſehen, aber noch während wir abliefen, froh über den Erfolg und zugleich verbittert darüber, daß wir nicht mehr Torpedos gehabt hatten, hörten wir kurz nacheinander mehrere Detonationen, und jedesmal wußten wir: Wieder iſt ein Dampfer getroffen, wieder hat ein grauer U-Boot-Wolf einen britiſchen Dampfer geriſſen. Wüſte Serien von Waſſerbomben galten den Kameraden; wir wußten, daß ſie nun ſchwere Stunden zu beſtehen haben würden, aber wir wiſſen auch jetzt, daß alle ſie glücklich überſtanden.

Wenn aber auf unſerem Rückmarſch zwei Leute im Boot zuſammenſtanden, ſei es in der Zentrale, in den Wohnräumen, im Bugraum oder im Turm, dem einzigen Platz, wo geraucht werden darf, und wo daher alle Nachrichten zuſammenlaufen, immer war ihr Geſpräch das gleiche:

„Menſch, ſtell' dir mal vor, wenn wir noch mehr Aale gehabt hätten — was das für ein Schützenfeſt geworden wäre."

U-Boot-Jäger auf der Jagd

Wir ſind wieder im Hafen. Der Seetörn iſt zu Ende. Was haben wir erlebt? Ich blättere in der Logkladde. Ja, was haben wir erlebt ... Wie oft in dieſen Monaten: nichts Beſonderes. Schlechtwetter tagein, tagaus. Von engliſchen Unterſeebooten, die zu jagen unſere eigentliche Aufgabe iſt, weit und breit keine Spur. Hier und da ein paar Treibminen, die wir unſchädlich machen. Zweimal verſucht ein engliſcher Bomber, einen Geleitzug anzugreifen, den wir ſichern. Die Flak unſerer Boote beharkt ihn nicht ſchlecht, den Tommy. Er läßt einige Bomben fallen, einmal vier, einmal acht — vorbei. Unſere Flak ſetzt ihm heftig zu, ſtört ſeine Angriffe, zwingt ihn immer wieder zum Abdrehen ...

Kleine Erlebniſſe nur. Der Kommandant hätte nur allzu gern mal wieder ein U-Boot „geknackt". Schließlich wäre es nicht das erſtemal. Aber nicht jeder Seetörn bringt Jagdglück.

Heute, am erſten Ruhetag im Hafen, laſſe ich dem Kommandanten keine Ruhe. Er hat mir gewiß ſchon dies und das erzählt von ſeinen Feindfahrten im Norden, von der U-Boot-Jagd im Kattegatt und im Skagerrak, von Sicherungsfahrten in der Nordſee — aber noch nichts von ſeinem letzten großen Erfolg: der Vernichtung des engliſchen U-Bootes „H 49".

Vor uns dampft der Grog. Ruhe und behagliche Gemütlichkeit nach ſtürmiſchen Tagen auf See. Der Kommandant (im Weltkrieg als Seekadett zur Kriegsmarine gekommen, ſpäter in den wirren Nachkriegsjahren in dieſem und jenem Berufe zu Hauſe, jetzt erfolgreicher Pelztierzüchter irgendwo im Sachſenland) — der Kommandant erzählt in ſeiner friſchen, lebendigen Art:

Wenn der Südweſt ſchwere Regenwolken vor ſich herjagt und die grüne See aufpeitſcht, daß ſie wütend über das Schiff herfällt und an Oberdeck alles wegſchlägt, was nicht niet- und nagelfeſt ſitzt, — wenn der Südweſt heult, pfeift und in der Takelage ſtöhnt und das Schiff in der See rollt, als würde es vom Teufel geritten —, das alles haben Sie ja nun miterlebt. Aber da ſind auch Tage, ganz ſtill und voll von dickem Nebel. Keine hundert Meter Sicht. Ganz verlaſſen, ganz einſam iſt das Schiff, und alle Augen an Bord ſuchen angeſpannt den Nebel zu durchdringen. Allzu raſch kann ein Schatten aus dem Nebelmeer auftauchen. So gehen oft die Tage hin. Aber dann kommt die Sonne durch und ſchluckt den Nebel. Und der Himmel reißt da und dort ein wenig auf. Nicht gerade, daß man ſchon weit ſehen könnte. Nein, der ganze Horizont iſt noch mit Nebel verhangen, aber aus hundert Metern Sicht ſind mittlerweile

tausend ... zweitausend ... dreitausend Meter geworden. Windstill, spiegelglatt die See, nicht die leiseste Kräuselung. So war es an dem Tage, von dem ich erzählen will. Zuerst hatten wir — drei U-Boot-Jäger — Sturm gehabt, dann dicken Nebel. Immer waren wir auf Jagd gewesen. Vergeblich. Man konnte wahrhaftig die Geduld verlieren. Unsere Augen wanderten über die See. Sollte nicht endlich ein Sehrohr oder die Blasenbahn eines Torpedos oder gar ein über Wasser fahrendes U-Boot auszumachen sein? Wir warteten fieberhaft darauf.

Plötzlich Meldung meines Rudergängers: „Steuerbord voraus ein Segel oder so etwas Ähnliches!" Wir reißen die Gläser hoch. Teufel nochmal: Ein U-Bootsturm. Kein Zweifel, das ist ein Tommy. Alarm! Äußerste Kraft voraus! Die anderen Boote hängen sich in einiger Entfernung an. Schon ist das U-Boot verschwunden, getaucht ... Sicherlich hat der englische Kommandant uns zuerst gesehen und „Schnelltauchen" befohlen. Ruhig dehnt sich das Wasser, spiegelglatt. Jetzt beginnt die Jagd. Jetzt heißt es: er oder wir! Was wird er machen, der Tommy? Sich heimlich, still und leise auf Grund legen oder unter Wasser ablaufen? ...

Wenige Minuten später haben wir die Tauchstelle erreicht. 20 Minuten lang nichts. Eine Ewigkeit für uns auf der Brücke. Da — endlich: AR voraus! — Stopp! — wieder wird gehorcht. Klar bei Wasserbomben!! Wir müssen jetzt dicht über dem U-Boot stehen. Die Wasserbomben klatschen in die Tiefe ... Detonation auf Detonation. Große Spannung an Bord. Haben wir getroffen? Wird das U-Boot auftauchen? Nichts. Der Tommy hat sich wahrscheinlich auf Grund gelegt und die Maschinen abgestellt. Eine Stunde vergeht, eine lange Stunde. Neuer Angriff: Ergebnis Öl, ein großer schimmernder Ölfleck ...

Jetzt ist keine Zeit zu verlieren. Dritter Angriff. Schon klatschen die Wasserbomben über Bord, mitten hinein in den Ölfleck. Ungeheure Wirkung. Ein gewaltiger Luftschwall quillt auf. Immer neues Öl steigt an die Oberfläche ... Wir müssen getroffen haben. Jetzt aber drauf! Vierter Angriff. Drei Wasserbomben in den Luftschwall hinein.

Eine fieberhafte Spannung hat uns alle gepackt. Werden wir ihn kriegen, den Tommy? Gerade drehen wir ab und setzen zu einem neuen Angriff an, da brüllt neben mir jemand: ‚In dem Öl schwimmt ein Mann!' Ich reiße das Glas an die Augen. Teufel nochmal: Im Öl ein schwimmender Mann, ein Engländer, ein Überlebender aus dem Boot ...

Ich breche den Angriff ab. Jetzt wollen wir uns erst mal den Tommy näher betrachten, den ein paar kräftige deutsche Seemannsfäuste schnell aus dem Bach holen. Schwer atmend, von oben bis unten mit Öl beschmiert, steigt er an Bord. Er weiß selbst nicht recht, wie er aus der Tiefe hochgekommen ist. Mit

dem Luftſchwall aus dem Boot geriſſen, das iſt die einzige Erklärung. Er fühlt ſich nach den aufregenden Minuten, die über Leben und Tod der engliſchen Beſatzung entſchieden haben, nicht gerade wohl. Der Schädel brummt ihm, die Lungen ſchmerzen, immer wieder ſtürzen ihm Tränen aus den Augen. Er kann es nicht faſſen, daß er gerettet iſt. Nachdem er ſich etwas erholt hat, kommt ein Geſpräch zuſtande. Er berichtet, daß unſer erſter Angriff ohne Erfolg geweſen ſei. Beim zweiten Angriff hätte die zweite Waſſerbombe jedoch das Boot direkt getroffen, worauf das geſamte Licht ſofort ausgefallen ſei. Außerdem hätte ein Leck den Maſchinenraum bereits unter Waſſer geſetzt. Der dritte Angriff wäre dann von vernichtender Wirkung geweſen. Die austretende Luft hätte ihn dabei, wie er glaubt, in die Höhe geriſſen, während die meiſten Kameraden wohl ertrunken ſeien ... Hier iſt unſere Arbeit getan. Es bleibt nichts zu tun, als das Waſſer nach überlebenden abzuſuchen. Vielleicht, daß es doch noch einigen Männern gelungen iſt, der Tiefe zu entkommen ... Umſonſt. Wir entdecken ein paar Apfelſinen, den Beleuchtungskörper einer engliſchen Rettungsboje, Öl, immer wieder Öl — nichts weiter. Auf dem Meeresgrund hat ſich eine Tragödie abgeſpielt. Der Krieg iſt hart. Ihr habt es nicht anders gewollt, Tommies!

Kampf auf Leben und Tod über England

Flugzeugführer gefallen, ein Mann verwundet, Steuer zerschossen, rechter Motor steht. Es lebe Deutschland!

Als dieser Funkspruch über viele hundert Kilometer durch den Äther flog, kämpften deutsche Männer über England mit dem Tode. Das ist für die Zurückgebliebenen Gewißheit. Für einen Augenblick verharren sie im stillen Gedenken an die Kameraden. Dann nimmt die Pflicht wieder alle voll in Anspruch. Stunden sind seitdem vergangen. Da, ein Fernspruch, ungläubiges Staunen malt sich in den Gesichtszügen des Staffeloffiziers, der seinem Kommodore das Schreiben weiterreicht: Besatzung gerettet! Er muß uns rasch noch zu. Wir alle bersten vor Spannung und können den Augenblick der Ankunft der Besatzung kaum erwarten.

Dann stehen sie unter uns, der Kommandant, der Beobachter, der Bordmechaniker, der Funker und der Kriegsberichter, der an diesem Fluge teilgenommen hat. Das, was sie erlebt haben, ist ohnegleichen, selbst in der an Heldentaten so reichen Geschichte dieses Krieges.

Mit ihrem Verband waren sie zum Angriff auf London gestartet. Kurz nach Erreichung der englischen Küste stürzt ein großer Schwarm englischer Jäger, aus allen MGs feuernd, auf das Flugzeug los. Bald verliert der linke Motor Öl, und kurz darauf steigt die Kühltemperatur rechts hoch. Der rechte Motor ist erledigt. Die Maschine verliert an Geschwindigkeit, hängt vom Verband ab, und schon stürmen die Spitfires erneut auf ihre Beute. Der Flugzeugführer dreht ab. Die Besatzung erwidert das Feuer nach allen Kräften.

Da — bei einem neuen Angriff — reagiert das Steuer nicht mehr. Die Besatzung scheint verloren. Einzige Rettung: Der Absprung. Schon trifft die Mannschaft die letzten Vorbereitungen. Noch einmal versucht sie, durch Abwerfen allen Ballasts das Flugzeug in die Gleichgewichtslage zu bringen. Doch vergeblich, die Maschine gehorcht nicht mehr. Saust in steilem Gleitflug abwärts. Der Flugzeugführer springt von seinem Sitz auf, öffnet über sich die Klappe und wartet, bis die anderen Besatzungsmitglieder zum Absprung fertig sind. In diesem Augenblick wird er von dem Sog des Luftstroms erfaßt und herausgeschleudert.

Der Kommandant kämpft sich nach hinten, um dort nach seinen Männern abzuspringen. Da merkt er: Ein Fallschirm zu wenig an Bord. Er ist wohl

vorhin mit dem übrigen Ballast mit aus der Maschine gestoßen worden. Was sich nun in Sekundenschnelle abspielt, ist mit Worten kaum zu schildern. „Alle oder keiner", das ist der einmütige Entschluß der Besatzung. Damit der vierte nicht allein umkommt, werfen die drei übrigen Kameraden ihren Kameraden aus dem Flugzeug. Vier Kameraden reichen sich zum letztenmal die Hand.

Da blitzt der Gedanke in dem Bordmechaniker auf, ob es nicht vielleicht doch noch möglich sei, den rasenden Absturz wenigstens etwas zu mildern. Er dringt zum Führersitz vor. Doch die Maschine reagiert nicht. Dann versucht er an der Trimmung ... ein Hoffnungsstrahl läßt sein Auge aufblitzen, er trimmt und trimmt. Und was unmöglich schien: das Flugzeug fängt sich langsam knapp 400 Meter über englischem Boden.

Die vier Kameraden, die mit dem Leben abgeschlossen hatten, brüllen sich an. Jetzt, nachdem die Maschine halbwegs im Gleichgewicht ist, wissen sie, daß ihr gemeinsamer Wille sie auch nach Hause bringen wird. Obwohl nur ein Motor noch läuft, obwohl fast alles Öl durch die zerschossene Leitung herausgeflossen ist, obwohl sich die Maschine kaum steuern läßt, die Engländer jedenfalls sollen das Nachsehen haben. Lieber in den Kanal hinein.

In diesem Augenblick stürzen drei englische Jäger auf den lahmgewordenen Vogel herab. Sollte doch alles vergeblich sein? Dann aber nie und nimmer kampflos. Während der Bordmechaniker, so gut es geht, das Flugzeug zum Kanal lenkt, stürzen die anderen an die Maschinengewehre. Aber die Engländer schießen nicht, schwirren nur knapp unter und über der Maschine vorbei.

„Die haben keine Munition mehr!" brüllt der Heckschütze von hinten. Und es ist so, die Engländer haben sich verschossen. Sie können dem Flugzeug nichts mehr anhaben. Meter um Meter kämpft sich die Besatzung zum Kanal vor. Schon brausen die Wasser wenige hundert Meter unter ihren Füßen. Das Flugzeug verliert an Höhe. Noch einmal gelingt es dem Bordmechaniker, unter Anwendung all seiner Kenntnisse ein weiteres Absinken zu verhindern. Langsam aber stetig nähert sich das Flugzeug dem rettenden Festland.

Nur wenige Liter Öl stehen dem linken Motor noch zur Verfügung. Wird er es schaffen? Und er schafft es. Die Küste ist unter ihnen. Über eine Ortschaft hinweg kriecht noch der wundgeschossene Vogel, dann breiten sich vor dem Blick der Besatzung Äcker und Wälder aus. Jetzt aber herunter. „Fest anschnallen!" brüllt der Kommandant, und dann ist es soweit. Der Bordmechaniker bringt die Maschine zu einer geradezu vorbildlichen „Bauchlandung". Ein kurzer Ruck nur, die Männer springen heraus und fallen sich vor Freude um den Hals. Sie sind gerettet.

Zwei Vorpoſtenboote vernichten drei britiſche Schnellboote

Irgendwo an der Küſte ſteht eine Rotte von zwei deutſchen Vorpoſtenbooten und bewacht den vorgeſchriebenen Abſchnitt. Die beiden Boote ſind ſchon tagelang unterwegs, ſie fahren hin und her, aber noch nichts hat ſich ereignet. Das Wetter iſt dieſig, und die Sicht wird immer ſchlechter. Gegen Abend zieht dichter Nebel auf, und die beiden Boote gehen vor Anker. Sie liegen ziemlich dicht beieinander, ohne ſich ſehen zu können. Scharfer Ausguck wird gehalten, aber jetzt im Nebel läßt ſich eher etwas hören als ſehen, und ſo tragen die größte Verantwortung die Poſten an den Horchgeräten. Kurz nach Mitternacht hören die Horchpoſten die Geräuſche ſchnellaufender Motoren. Alarm! Der Kommandant, der ſich für die Nachtruhe die kleine Bank im Kartenhaus auf der Brücke ausgeſucht hatte, ſtürzt heraus und gibt Befehle zum Ankerlichten. Die Geräuſche ſind inzwiſchen deutlich mit bloßem Ohr zu hören, und bevor der Anker auf iſt, kommen die dunklen Umriſſe von zwei feindlichen Schnellbooten in nächſter Nähe in Sicht. Sofort wird das Feuer mit allen Waffen eröffnet. Alle Waffen — das iſt nicht viel bei einem Vorpoſtenboot. Ein kleines Geſchütz, etwas Flak und einige MGs.

Der Gegner iſt jetzt ganz nah. Treffer auf beiden feindlichen Booten können deutlich beobachtet werden. Beide Schnellboote drehen hart ab, aber es iſt ihnen doch noch gelungen, zum Torpedoſchuß zu kommen. Der Poſten auf der Back meldet eine Torpedoſchußlaufbahn. Zehn Meter von dem Vorſteven zieht das tödliche Geſchoß vorbei. Noch war das deutſche Boot nicht manövrierfähig, aber jetzt iſt der Anker auf. Die wenigen Minuten des Ankerlichtens ſchienen Stunden geweſen zu ſein. Es war nun auch die höchſte Zeit. Eine zweite Torpedolaufbahn wird vom achteren Maſchinengewehrſtand gemeldet. Hart ſteuerbord! Gerade hat das Boot Fahrt genug aufgenommen, um dem Ruder zu gehorchen. Unmittelbar hinter dem Heck läuft der Torpedo vorbei.

Schüſſe aus dem Nebel. Jetzt müſſen die feindlichen Schnellboote auf das andere Boot der Rotte geſtoßen ſein. Die Schnellboote waren inzwiſchen aus Sicht gekommen, aber, ſo berichtet der Kommandant, „das Geſchützfeuer unſeres Rottenbootes gab uns den Anhaltspunkt, nun unſererſeits einen Angriff auf den Gegner zu verſuchen, der uns überraſcht hatte.

Es mußte angenommen werden, daß der Feind durch das Feuer des Rottenbootes abgedrängt worden war, und auf ſeinen vermutlichen Drehpunkt lief nun unſer Vorboot mit höchſter Fahrt zu. Alles ſpielte ſich ja bei dem immer noch nebligen Wetter auf kürzeſte Entfernung ab.

So war es eigentlich weiter kein Wunder, daß wir tatsächlich den Feind fast sofort wieder zu fassen kriegten. Wir überraschten das erste feindliche Schnellboot mitten in der Drehung, die seine Fahrt verlangsamte. Wir nahmen es sogleich unter Feuer. Im selben Augenblick tauchte auch das andere Schnellboot wieder auf. Fast hätte uns seine Drehung in Kollisionsgefahr gebracht. Zielwechsel auf das andere Boot! Kaum eine Bootslänge lag zwischen uns. Mit Artillerie und Maschinengewehren über ihn her! Fast Seite an Seite lagen wir mit dem Feind auf parallelem Kurs. Die Einschläge saßen vorzüglich. Schon der dritte Schuß aus unserem stärksten Rohr besiegelte das Gefecht. Das feindliche Schnellboot erhielt einen Volltreffer auf Heck, so daß es sich mit dem Bug hoch aufbäumte, nach backbord herumgerissen wurde und dann versank. Der Treffer lag achtern in der Wasserlinie, große Stücke des Schnellbootes wurden durch die Luft gewirbelt und fielen fast bei uns auf Deck. Ein schwaches Aufleuchten und eine dunkle Wolke. Dann wurde von dem Schnellboot nichts mehr gesehen noch gehört.

Aber das andere ist ja noch da. Es muß schon einige Treffer haben. Sein Motorengeräusch ist unregelmäßig und setzt ab und zu aus. Seine Torpedos hat es offenbar verschossen, und seine Geschwindigkeit kann es nicht mehr retten. Bald entdecken wir es und greifen auf achtzig Meter Entfernung an. Vier Schuß unserer Artillerie sind auf diese Entfernung ebenso viele Treffer. Nichts ist mehr zu sehen. Wir stellen das Feuer ein. Kein Motorengeräusch mehr und keine Spur von dem in unserer nächsten Nähe tödlich getroffenen Boot. Wir suchen nach Überlebenden, stoppen die Maschinen, um nach Hilferufen zu horchen, aber nichts ist um uns als die Stille der Nacht.

Immer noch ziehen Nebelschwaden über das Schiff. Das Verhalten der Besatzung, von denen viele an Bord sind, seit das Boot in Dienst gestellt wurde, kann ich nicht genug loben. Der Horchposten hat durch seine Aufmerksamkeit den Feind um die Überraschungswirkung gebracht. Der Bootsmann am Geschütz hat gutliegende Schüsse angebracht, ohne jede Artillerieleitung. Handelte es sich hier doch gewissermaßen um den direkten Kampf zwischen Mann und Mann. Wie ein Schütze an Land nahm der Bootsmannsmaat den Feind aufs Korn und brachte ihn zur Strecke. Auf der Brücke taten sich meine Leute durch ihre Umsicht und Ruhe bei der Führung des Schiffes hervor. Es wird sich jeder vorstellen können, wie viele Kommandos für Ruder und Maschine in diesem kurzen Nahgefecht auszuführen waren, in dem es auf die blitzschnelle Ausnützung aller Chancen ankam.

Jetzt suchen wir unser Rottenboot und hören von seinen Erfolgen. Es hat in dieser Nacht zwei Torpedolaufbahnen ausmanövriert und kam dreimal mit den Schnellbooten ins Nahgefecht. Die Leuchtspurmunition der Maschinengewehre wies der Artillerie das Ziel. Zwei Schnellboote kamen schließlich

wieder aus Sicht, aber ein drittes Kanonenboot hatte die Fahrt nicht mehr halten können. Sein Motor begann unregelmäßig zu arbeiten und setzte nach einem gut liegenden dritten Artillerieschuß ganz aus. Auf etwa sechs Meilen Abstand sah der Kommandant das feindliche Boot, schon fast ohne Fahrt und nun tief im Wasser liegend, zum letztenmal. Zugleich stellten alle unsere Waffen das Feuer ein, da niemand mehr etwas vom Ziel sah. In der plötzlichen Stille war von dem feindlichen Boot weder etwas zu sehen noch zu hören. Wir fuhren die vermutliche Untergangsstelle ab, ohne irgendeine Spur finden zu können. Das Verhalten der Besatzung war während des ganzen Gefechtes vorzüglich. Sie bestehe zum größten Teil aus Reservisten, meistens älteren Leuten, die schon den Weltkrieg auf Minensuchbooten mitgemacht haben und bis zu ihrer Einberufung nicht mehr gedient hatten."

Ein Torpedobootskommandant

Der Bootsmaat der Wache pfeift „Seite". Die Männer auf dem Torpedoboot in der Nähe der Fallreeps nehmen Haltung an. Der Kommandant betritt sein Boot. Er grüßt ernst und mit Würde. Sein Gesicht ist verschlossen. Die Figur ist schlank, aber zu abgemessen in ihren Bewegungen, um drahtig genannt werden zu können.

Auf dem Torpedoboot stellen besondere Umstände besondere Ansprüche an den Kommandanten, und zwar nicht nur an sein seemännisches und soldatisches Können, sondern vor allem an seine Persönlichkeit. Von diesen ist hier die Rede. Die erste Besonderheit liegt in der verhältnismäßigen Kleinheit des Bootes, die allerengste Berührung zwischen Mannschaft, Unteroffizierkorps und den Offizieren zur Folge hat. Die zweite leitet sich ab vom Charakter des Torpedoboots, dessen Feindfahrt ein kurzer, heftiger Vorstoß ist, der höchste Erregung bei der gesamten Besatzung auslöst. Dabei können soldatische Formen leicht einschmelzen. Dem sich summierenden Gewicht dieser Umstände hält einzig und allein die Persönlichkeit des Kommandanten die Waage. Wenn der Seemann zu seinem Kommandanten emporschaut, gleicht er sich selbst in seiner Haltung diesem an. Dieser erzieherische Einfluß kann in seinem Wert überhaupt nicht abgemessen werden. Der Kommandant hat sich die Achtung seiner Leute erworben. Diesen ist aber auch während ihrer Feindfahrt der eigene Wert zum Bewußtsein gekommen.

Militärische Disziplin kann für deutsche Soldaten nie Sache der äußeren Form allein sein. Sie ist immer an die Persönlichkeit des Vorgesetzten gebunden. Denn letzten Endes beruht sie nicht auf einem von außen auferlegten Zwang, sondern geht zurück auf die uralte germanische Gefolgschaftstreue. Vorgesetzte und Mannschaften leben auf zu engem Raum zusammen, als daß das militärische Verhältnis nicht zugleich ein persönliches sein müßte. Also kommt alles auf dieses persönliche Verhältnis an, und damit hängt alles letzten Endes vom Kommandanten ab.

Sehr viel von dem, was der Kommandant auf dem Torpedoboot tut, vollzieht sich unmittelbar unter den Augen der Besatzung. Und diese Augen sind wach! Was er von seinen Männern verlangt, muß er ihnen selber vorgemacht haben. Er verlangt Wachsamkeit: und wenn das Boot 36 Stunden hintereinander auf Feindfahrt ist, geht er nie herunter von der Brücke. Um wenige Schritte unter ihr im Kartenhaus den Kurs zu überprüfen: Alle

anderen beziehen nur für vier Stunden ihre Posten; dann haben sie vier Stunden Freiwache. Nur der Kommandant hat keine Freiwache. Der Ausguckposten soll jeden flüchtigen Schatten am nächtlichen Horizont wahrnehmen, also späht der Kommandant ebenfalls immer von neuem durch sein Doppelglas.

Daß das geringste Vorkommnis in Feindnähe beachtet wird, versteht sich von selbst. Nicht während der ganzen Fahrt befindet sich das Boot in Feindnähe. Aber möglich ist dies immer. Deshalb sind die langen sich aneinanderreihenden Stunden auf der Brücke für den Kommandanten alle voller dramatischer Spannung. Ganz fern am Horizont, so weit, daß es dicht über dem Wasser zu fliegen scheint, taucht ein Flugzeug auf. Als Pünktchen ist es im Fernglas erschienen. Alarm wird zwar noch lange nicht gegeben, aber auf der Brücke für den Kommandanten herrscht Alarmzustand, bis erkannt ist, daß es sich um ein eigenes Flugzeug handelt, oder daß ein feindliches Flugzeug dem Angriff auf das Torpedoboot aus dem Wege geht. Das Boot stampft, Wasserschwaden durchnässen die Männer auf der Brücke. Der Wind macht sich auf die Dauer immer unliebsamer bemerkbar. Über diese körperlichen, sehr weitgehenden Behelligungen setzt der Kommandant sich hinweg. Wenn er sie nicht zu bemerken scheint, sind sie auch für die Mannschaft moralisch ausgeschaltet.

Aber der Kommandant nimmt inzwischen Funksprüche und Signale zur Kenntnis und hat sofort Entscheidungen zu fällen. Die gesamte und sehr reichhaltige Apparatur des Bootes findet im Gehirn des Kommandanten ihr Widerspiel. Dort wird alles, was geschieht — jede Kleinigkeit kann den Beginn schwerwiegender Aktionen darstellen —, registriert. Und das Stunden auf Stunden hindurch und unter den denkbar ungünstigsten körperlichen Bedingungen. Der Kommandant macht vor, wie diese nicht beachtet werden. „Der Alte will nicht, daß wir den Mantelkragen hochklappen; wir könnten sonst schlechter hören." Sein eigener Mantelkragen liegt auch niedergeschlagen.

Das ist aber nicht alles. Der Kommandant tut vieles, was die Mannschaft nicht sieht. Vor der Fahrt hat er sich ein Bild über die navigatorischen Wasserverhältnisse zu machen. Über Gebiete, die von feindlichen Minen verseucht sein können, soll das Boot bei Hochwasser hinwegkommen, also setzt er Fahrtgeschwindigkeit und Abfahrtszeit mit dem Ziele fest, im Wechsel von Ebbe und Flut immer die für ihn günstigen Wasserverhältnisse vorzufinden. Das ist gar nicht so einfach, weil auch Windstärke, Windrichtung, Stromrichtung und die jeweiligen Wassertiefen mitsprechen. Der Kommandant sitzt vor der Abfahrt des Bootes in seiner Kammer und rechnet alle diese komplizierten Gegebenheiten durch.

Die Fahrten des Bootes sind zuweilen tollkühn. Ob hier Minen liegen oder nicht: durch müssen wir auf jeden Fall. Ob der Engländer das Boot bemerkt

hat oder nicht: wir müssen bis auf die befohlene Nähe an die Küste heran. Ob dort feindliche Zerstörer liegen oder nicht: nur der Auftrag gilt. Doch der Kommandant darf sich von der Tollkühnheit nicht fortreißen lassen. Das ist vielleicht das schwerste von allem, was er aufzubringen hat, denn zugleich muß er nach jeder Chance ausspähen, um den Auftrag möglichst sicher und ungefährdet durchzuführen. Er hat den Ausgleich zu finden zwischen Tollkühnheit und einer Vorsicht, die der Unkundige vielleicht ängstlich nennen würde, weil er eben von diesen Dingen nichts versteht. Doch der Kommandant steht die Spannung durch, die gebotene Vorsicht nicht auf die Kühnheit des Vorstoßes, dort, wo diese nötig ist, und die Kühnheit nicht auf die Vorsicht, wo diese geboten ist, abfärben zu lassen.

„Einen Kommandanten wie den Alten gibt es in der ganzen Kriegsmarine nicht mehr." Wenn das auch sachlich unrichtig ist, so ist dieser Kommandant richtig. Er hat das Herz seiner Männer erobert, und daher gebietet er über ihren Mut. „Was soll schon sein; der Alte schmeißt den Laden doch."

Schnellboot-Flottille lief aus

Immer muß es schnell gehen, wenn man mit Schnellbooten zu tun hat. Kaum war die Benachrichtigung des Auslaufens eingetroffen, kaum hatte ich mich in die für ein solches Unternehmen unerläßlichen Leder- und Gummisachen gezwängt, schon fand die Lagebesprechung statt. Mit kurzen, klaren Worten umriß der Flottillenchef die Aufgaben: Die Möglichkeit, auf einen feindlichen Geleitzug zu stoßen, ist gegeben. Aufklärungsflugzeuge haben in diesem Sinne vorgearbeitet.

Wenige Minuten später. Die Flottille erwacht zu regem Leben. Letzte Verschalungen und Verkleidungen werden vom Boot und den Waffen entfernt, die Boote dem Kommandanten klar gemeldet. Dann geht es zunächst in mäßiger Fahrt hinaus. In Kiellinie folgt ein Boot dem anderen. Und schon jetzt macht sich die von der Vorhersage angekündigte Wetterverschlechterung bemerkbar. Wir fahren als letztes Boot und sehen, daß es den Rudergängern nur schwer möglich ist, ihre schnittigen Boote gegen die langsam stark werdenden Wellen auf geradem Kurs zu halten.

Trotzdem bleibt der Himmel zunächst klar. Eine Wolkenbank, die fast die ganze Kimm mit der See verschmelzen läßt, scheint für diese Mondnacht die erhoffte Verdunkelung zu bringen. Aber noch ist es nicht so weit. Minenwarngebiet! Unnütz zu sagen, daß jedermann der Besatzung über oder unter dem Lederzeug seine Schwimmweste schon beim Auslaufen umgeschnallt hat, unnütz zu sagen, daß die Ausguckposten bereits vom ersten Moment dieser Fahrt an mit gewissenhafter Genauigkeit den ihnen zugewiesenen Sektor, sei es im Wasser, sei es in der Luft, überwacht haben.

Aber nun verschärft sich, wenn es überhaupt noch möglich ist, diese Wachsamkeit. „Feindliche Mine backbord voraus!" hallt es von der Brücke. Und schon taucht, rasch näherkommend bei der rasenden Fahrt der Boote, querab der wohlbekannte Körper einer stacheligen Kugelmine im Wasser auf. Wir haben keine Zeit, uns mit diesem Vogel lange aufzuhalten. Eine kurze Bemerkung in der Seekarte, und wir werden an dieser Stelle, wenn wir in der Dunkelheit zurückkehren, ein ganz klein wenig vorsichtiger fahren. Es ist nicht die einzige Mine, der wir begegnen. Backbord und steuerbord tauchen immer wieder diese Teufelskugeln auf. Dann ertönt der erlösende Ruf: „Minensperre passiert!"

Schwarz hat sich die Nacht inzwischen herniedergesenkt. Die erhofften Wolken sind auch aufgekommen. Ab und zu tritt die Mondsichel klar sichtbar hervor,

und dennoch die Wolkenschicht ist zu dünn. Über der See liegt ein heller metallischer Schimmer, leider nicht das idealste Wetter für ein Schnellbootunternehmen. Wir haben jetzt die Formation verändert. Oft verdeckt der Bug das ganze Vorfeld, ein Zeichen, daß das Wetter stürmisch geworden ist. Dann ist die Position erreicht. Die Boote tasten sich vorwärts. Auf unserem Boot ist es der Kommandant selbst, der steuerbord voraus einen Schatten ausmacht. Sofort sind alle Boote verständigt. Ich selbst kann durch mein Glas nichts ausmachen. Die hervorragende Optik der Gläser der Schnellbootmänner nimmt Schatten steuerbord voraus wahr. Nun wandern sie aus dem Fadenkreuz heraus. Eine tiefgehende Wolke verdeckt das Bild, und die Frage wird laut: War das nun überhaupt ein Schiff, oder war es keines? Weiter geht der Kriegsmarsch. Langsam, behutsam. Diesmal ist es das backbord von uns liegende Boot, das eine Meldung durchgibt. Um nach vorne zu lauschen, werden selbst die gegen die Kälte schützenden Ohrenklappen abgenommen. Schwer setzt uns das Wetter zu. In voller Fahrt hält das flache Schnellboot noch einigermaßen seinen Kurs. Hier ist es nicht viel mehr als eine Möve, die auf den Wellenkämmen reitet, um im nächsten Augenblick im Tal zu verschwinden. Klar, daß bei dieser Bewegung eines Bootes langsam die durch die Gläser starrenden Augen zu schmerzen beginnen. Aber jeder Mann weiß ja, worum es geht, und eine Ermüdung kommt nicht auf. Ein Glas richtet sich nach einer bestimmten Richtung, ein anderes folgt, und nun ist es ganz deutlich auszumachen. Da vorne liegen zwei lange, schmale Schatten. Ein paar Augenblicke der Orientierung genügen. Zerstörer!

Rasch noch ein ermahnendes Wort des Kommandanten an die Ausguckposten, die auf den Ruf: „Zerstörer voraus" den Blick nach vorne gewendet haben. So nahe sie ihrem Gegner auch sind, so sehr sie danach sieht, dem Gegner Auge in Auge gegenüberzustehen, hier gilt als oberstes Kriegsgesetz Wachsamkeit, ganz gleich, nach welcher Seite. Jede ist bewacht und behütet, und kein Punkt darf vergessen werden. Die Schatten wandern inzwischen nach steuerbord ab. Ein neuer taucht aus dem Dunkel auf. Es ist etwas dicker. Nein, es sind zwei — und noch einer ist vier — acht! Ein ganzer Geleitzug zieht dort drüben vorüber, bewacht von Zerstörern, die um das Geleit herumschießen. Längst sind die Waffen besetzt. Der Bootsmaat, die Nr. 1 dieses Bootes, fiebert. Jetzt, jetzt müßten wir das Gesichtete haben. Aber der Kommandant ist Jäger. 25 Jahre alt, ein Mann, den wir vorher froh, fast ausgelassen gesehen hatten, ist er jetzt kühl abwägender, verantwortungsbewußter Jäger und Soldat.

Langsam schieben sich die Schnellboote in Position. Ein besonders langer Schatten, zunächst unscheinbar, dann aber als riesengroßer, nur durch sein Gewicht tief im Wasser liegender Tanker erkannt, fesselt jetzt unsere Aufmerk-

samkeit. Den knacken, das wäre ein Bissen! Vom Führerboot kommt die Weisung: „In einer Minute wird geschossen!" Der Tanker liegt günstiger für ein anderes Boot. Wir halten auf einen der Zerstörer. „Torpedos klar!" Ganz langsam, dem Ruder gehorchend, schwenkt das Boot in die Zielgerade. Der Bootsmaat peilt genau seine Geräte ein. „Torpedo fertig!" Eine lange, schwerwiegende Pause. Dann hart und ruhig: „Los!" Schon spritzt der Aal ins Wasser, trimmt sich langsam ein. Ich sehe nur noch eine schnurgerade, auf den Zerstörer zulaufende Blasenbahn. Auch der zweite Torpedo ist vorsichtshalber gelöst. Mit der Stoppuhr in der Hand steht der Kommandant. Und inzwischen gibt er seine Befehle. Schon liegt unser Boot auf Gegenkurs. Schon dröhnen die Maschinen. Da, ein jubelnder Aufschrei aus drei, vier Kehlen. Die Rufe werden vom Winde verweht und auch die Detonation, die sich da drüben ereignet haben muß.

Steil und schmal steigt mittschiffs eine Rauch- und Trümmerkaskade auf, steht sekundenlang in der Luft. Unser Boot wird jetzt etwas versetzt, nimmt mir den Blick, und als ich ihn im nächsten Augenblick wieder frei nach achtern habe, ist es, als wenn das englische Kriegsschiff wie weggewischt wäre.

Nur die Schatten der anderen Schiffe und Boote scheinen auseinanderzuhasten. Zu weiteren Betrachtungen ist keine Zeit. Grell stehen hoch über uns englische Leuchtgranaten und erfüllen eine weite Fläche der See mit einem hellroten, alles erkennen lassenden Licht. In rascher Fahrt drehen wir ab. „Die Zerstörer ja genau im Auge halten!" mahnt noch einmal der Kommandant und nimmt selbst einen Sektor unter Kontrolle.

Es ist nichts. Entweder der Gegner hat uns nicht verfolgt oder unsere Spur rasch verloren. Die Umdrehungszahl der Maschine wird langsamer. Wir stoppen. Dann geht das Boot wieder auf Gegenkurs. Schließlich hat man ja noch seine Aale an Bord. Da drüben stehen, wenn auch nun gewarnt, Feinde. Wieder pirscht sich in breiter Formation die Flottille, diesmal aus einer anderen Position vorstoßend, an die schwerfälligen Fahrzeuge des Geleitzugs heran. Wieder richten sich die Rohre. Der Tanker liegt jetzt etwas günstiger. Immerhin, er liegt so tief, daß er nicht genau auszumachen ist. Schon schwenken unsere Boote langsam wieder in Schußposition. Da hören wir den feinen Ton eines abgeschossenen Torpedos, jetzt noch einmal. Der Kamerad an Backbord, etwas günstiger liegend, hat geschossen. Und gleichzeitig scheint drüben an Steuerbord auch ein Torpedo gelöst zu sein. Wieder das ähnliche Schauspiel wie vorher. Noch bevor die Torpedos ihr Ziel erreicht haben können, ein hell von Leuchtgranaten flammender Horizont.

Scheußlich langsam senken sich diese Vögel. Was dahinter im Dunkel ist, ist nicht auszumachen. Auszumachen aber ist eine riesige schwarze Säule, die nur wenige Meter achtern mittschiffs aus dem Tanker aufsteigt. Und fast

gleichzeitig eine kleinere, die ein etwa 5000 BRT großes Handelsschiff als tödlich getroffen bezeichnet. Wütend schlägt jetzt, anscheinend ungezielt, bei unseren Booten feindlicher Geschoßregen ein.

„Zerstörer?" Der Ausguck bestätigt dem Kommandanten, daß weder backbord noch steuerbord achteraus ein Verfolger zu bemerken ist. Dann eben nicht. Dann geht es eben noch einmal ran. Diesmal muß der Marsch auf dem Gegenkurs, wenn es überhaupt möglich ist, noch vorsichtiger vorgenommen werden. Wieder ist es eine andere Stelle, an der sich ein dicker Schatten als ein vor einem Handelsschiff liegender Zerstörer entpuppt. Jetzt sind es sogar zwei unserer Boote — aber das haben wir erst später festgestellt —, die diesen Burschen aufs Korn genommen haben.

Und diesmal ist die Hölle los. Zwar stellen die Männer mit Freudengeheul ihren Erfolg — einen geknackten Zerstörer — fest, aber es wird für uns brenzlig. Anscheinend sind weitere Zerstörer vom Ende des Geleitzugs aufgerückt. Diesmal ist ein riesengroßer Fleck auf See durch die Leuchtgranaten erleuchtet, und wir inmitten dieses Fleckes. Wie eine Mauer steht dahinter die Dunkelheit, und in diese Dunkelheit müssen wir stoßen. Aber wir wissen nicht, ob nun gerade an dieser Stelle nicht vielleicht ein Zerstörer lauert.

Über dem Dröhnen der Motoren liegt das Klatschen von Geschoßeinschlägen. Ich blicke mich um. Gerade geht, kaum 50 Meter hinter unserem Heck, ein „Blumenkohl", eine Wassersäule hoch. Hier hat ein zu kurz gehaltener Schuß sein Grab gefunden.

In wilder Fahrt zacken wir durch den erhellten Raum. Der Lärm der Motoren ist so groß, daß das Schießen nicht mehr zu hören ist. Aber wir sehen Leuchtkugeln an uns vorüberflitzen, die uns wissen lassen, daß wir noch heftig von verschiedenen Seiten beschossen werden. Der Bootsmaat zeigt nach Steuerbord voraus und gröhlt etwas, das ich nicht verstehe. Aber die Antwort des Kommandanten gibt Aufklärung: die Brüder wollen uns einkreisen! Bis zur letzten Kraft müssen jetzt die braven Maschinen hergeben, was sie in sich haben. Kaum reicht die Kraft der Hände und Beine, den Körper gegen den Fahrtwind und das überkommende Wasser zu halten. Jetzt jagt ein von Hagelschauern untermischter Regen von vorn auf uns ein. Selbstverständlich haben wir das Einnebeln nicht vergessen. Rasch sorgt der Wind für seine Verbreitung. Was werden die Tommies dazu sagen, daß wir dreimal gewagt haben, in ihren Geleitzug einzubrechen!

Lang ist der gefahrvolle Rückweg in der stürmisch bewegten, minenverseuchten See. Herzlich müde sind wir alle, aber stolz auf den Erfolg: Schnellboote vernichteten zwei englische Zerstörer, einen 8000 BRT großen Tanker und ein 4500 BRT großes Handelsschiff.

»Richtung elf Gefechtsfeuer!«

Das Telephon klingelte gerade, als „Bonzo", der ewig unsete Jungterrier, wieder mal mit einem Gegenstand in der Schnauze wie ein Wirbelwind durch die Stube sauste, die halbe Meute hinter ihm her, während dann das Hausorchester — Geige, Laute und Harmonika — einen Ländler spielte. „Feindliches Flugzeug im Anflug, x Kilometer entfernt!" rief der Telephonist vom Dienst. Gut, daß man Bonzo den Latschen noch abgejagt hatte. Das Orchester brachte seine Instrumente beiseite. Also, sie kamen doch wieder mal, die Herren Engländer, x Kilometer, da konnte man sich noch ruhig eine Zigarette anbrennen. „Sind schon eine Woche lang nicht mehr da gewesen", sagte der Scheinwerferführer, „damals haben sie doch ganz verdammten Zunder bekommen!" „Horchgerät besetzen!" ruft der Telephonist aus seiner Klause und legt die Hörer auf den Kasten. Die Männer machen sich fertig, ruhig und ohne Aufregung. Sie haben es schon oft getan. Jetzt geht es Schlag auf Schlag. Alarm wird gegeben, nun aber raus. Die Leute sind auch bereits fertig und stürzen an die Tür.

Es ist, als ob du eins mit dem Brett vor den Kopf bekommst, so knallt dir die Dunkelheit entgegen. Die Kanoniere kennen das Gelände und sind schon von der Finsternis verschluckt. Ich erwische das Seitengewehr des K.s, der Lampenwarts, der mit einem langen Kasten voller Ersatzkohlen für den Scheinwerfer auf der Schulter über den Acker hastet. Ein blödsinniges Gefühl, das so vollkommen blind hinterher zu straucheln. Die Füße stolpern in Löcher, der Körper sackt zusammen. Auf weiten Acker den Anschluß verlieren. Da ist auch schon das Gerät, es liegt wie eine Raupe mitten in der Dunkelheit. Wir zwängen uns durch den engen Eingang in den freien runden Raum, der von einem aus Bohlen und Erde erbauten Splitterschutzwall umgeben ist, und in dessen Mitte der Scheinwerfer steht. In wenigen Augenblicken ist die schützende Leinwand abgedeckt. Der Telephonist ist in einem Bunker verschwunden und macht den Fernsprecher fertig.

„Scheinwerfer in Betrieb setzen!" Bläulich zischt der Flammenbogen auf, nur sehr schwach zu sehen. Noch ist die Blende geschlossen. „Scheinwerfer in Ordnung!" „Befehlsstelle will Wetterlage!" ruft der Telephonist. Seine Worte dringen aus der Erde. „Vollkommen bedeckter Himmel!" heißt die Antwort. „Werden heute nicht viel leuchten können", sagt eine Stimme. Der Blick geht zum Himmel; alles schwarz, oben, unten, seitlich. Kein Horizont auszumachen.

Wir legen die Arme auf die Palisade und blicken in die Runde. Verdammt gut verdunkelt überall, muß man schon sagen. Da hinten glimmt ein schwaches Licht auf. „Mal ruhig, hört man was?“ Wir horchen mit geschlossenen Augen. Ist ja blödsinnig, denn dunkler kann es nicht mehr werden, aber man vermeint sicherer zu hören. Wunder macht es, und kann doch einmal dienen. Da geistert ein Wetterleuchten auf, noch sehr weit entfernt. Jetzt gehen auch zwei, nein drei Lichtfinger zum Himmel. „Richtung ?? vereinzelt Geschützfeuer und Scheinwerfertätigkeit!“ meldet der Telephonist. Er hat es gerade ausgesprochen, da donnern in der Nähe Geschützbatterien los, und nun grollt es aus den verschiedensten Richtungen. „Über dem Zielhgerät ist ein toller Splitterregen niedergegangen!“ ruft der Scheinwerferführer, der gerade von dort kommt. „Peng“, flitzt es zur Bestätigung auf dem Stahlhelm. Die Mündungsfeuer der Batterien der Runde bieten einen großartigen Anblick. Für Augenblicke leuchten die Gesichter der Kanoniere auf. Man meint in einem Schützengraben zu stehen und das Artilleriefeuer des Gegners zu erleben. Der Telephonist nimmt laufend Meldungen auf und gibt welche durch.

„Stellung A-Dorf meldet Flugzeug über sich, nach drei weiterfliegend.“ „Scheinwerfertätigkeit in Richtung sieben!“ Und dann kommt „Leuchtverbot ab sofort!“ Nacheinander fallen die wenigen Lichttürme in sich zusammen. Es ist heute schwer für die Flak. In der Wolkendecke stoßen sich die Lichtkegel, und der Tommy ist über den Wolken. Es hat keinen Zweck zu leuchten, wenn es auch schätzungsweise zwei oder drei Maschinen sind. Der Laie hat keinen Begriff von den Schwierigkeiten der Flugabwehr, von denen diese niedrig hängende geschlossene Wolkendecke nur ein kleiner Teil ist. Man muß die Grenzen kennen, die die Natur und die menschliche Unvollkommenheit setzen, um die Leistungen der Flak erst voll einzuschätzen.

Das Geschützfeuer ist fast eingestellt. Nur sehr weit entfernt flammt es zuweilen noch auf. Wir lehnen mit dem Rücken am Schutzwall. Eine Rolle Drops geht durch die Hände. Die Kameraden erzählen von ihrem früheren Maschinisten, der hier den Soldatentod gestorben ist. Eine Pause entsteht in der Unterhaltung. Die Kanoniere denken an ihre Kameraden. Wir wissen bewußt, wie unmittelbar die Männer hier dem Feind gegenüberstehen.

Die Entwarnungssirene ruft uns in die Wirklichkeit zurück. „BB will wissen, wieviel Betriebsstoff noch vorhanden ist“, ruft es aus der Ecke. Die Geräte werden eingeholt. Morgen wird es im Radio heißen: „Infolge wirksamer Flakabwehr vor Erreichen ihres Zieles ab“

. . . da sehe ich unter mir einen offenen Fallschirm

Der Sturm rüttelt an Türen und Fenstern und fegt heulend und pfeifend um Ecken und Winkel. Selbst die knorrigen Bäume am Rande des Rollfeldes krachen und bersten förmlich unter der Wucht der entfesselten Naturgewalten. Aber dennoch wird in einer solch unwirtlichen Nacht geflogen, damit der Tommy auch nicht eine einzige Nacht zur Ruhe kommt.

Die Maschinen stehen der Reihe nach am Start. Angriffsziel ist Portsmouth. In dem Heulen des Sturmes geht bald das sonst so laute Dröhnen der Motoren unter, als die Maschinen über den in schemenhaftes Rot der Randbefeuerung getauchten Platz hinrollen und in den düsteren Nachthimmel hineinziehen. Sämtliche Maschinen sind aus dem Start. Das weite Rollfeld, über das der Sturm hinwegfegt, liegt wieder verlassen da.

In der Bodenfunkstelle verfolgen wir den Angriff. Sämtliche Maschinen sind an der „Strippe". Bald kommen die Erfolgsmeldungen. Die ersten Maschinen drehen bereits auf Heimatkurs. Alle haben den Auftrag erfüllt, nur von einer fehlt noch der Funkspruch. Die „Cäsar" antwortet nicht; keine Verbindung zu bekommen, obwohl Funkspruch auf Funkspruch in den Äther hinausgeschickt wird. Vergeblich.

Zwei Tage später — wir sitzen im Unterhaltungsraum der Staffel, die Tür geht auf — und herein kommt Oberleutnant X. mit seinen drei wackeren Kameraden. Sofort umringen ihn die anderen. Unzählige Fragen schwirren durcheinander, die er gar nicht auf einmal befriedigen kann. Nun muß der Oberleutnant in aller Ruhe von seinem letzten Feindflug erzählen.

„Da gibt es eigentlich nicht viel zu berichten — und wiederum doch. Wir sind mit unserer ‚Cäsar' auf Kurs Portsmouth, das wir schon aus großer Entfernung durch die leuchtenden Wegweiser einiger Brände ausmachen können. Wir fliegen unser Ziel an. Der Tommy setzt uns eine ganz eklige Sperre vor die Nase. Ich drücke die Maschine mal an, ziehe sie wieder hoch und kurve, damit die da unten nicht klarkommen sollen. Auf einmal scheppert es so dämlich auf Backbord und dann nochmals und abermals ein Krachen und Knistern. Flaksplitter haben wir also abbekommen, doch stur wird das Ziel angeflogen, das bald unterhalb liegt und von uns klar erkannt wird. Kurz die Bomben ausgeklinkt, und mit einer 180-Grad-Kurve geht es hart nach rechts. Dabei müssen wir aber nochmals über den Sperrgürtel. Gleich darauf wollen wir auf See abdrehen.

Als wir ſchon auf dem Abflug ſind, ruft plötzlich mein Bordmonteur aus der Wanne herauf: „Maſchine brennt!“ Schon ſehe ich an Backbord unterhalb des Motors lange hellrote Flammen herauszüngeln. „Das muß die Ölleitung ſein“, meint der Bordmonteur. Vielleicht zerſchoſſen!? Auch das noch! Deshalb hat es auch vorhin ſo mächtig geſcheppert. Sofort werden die Benzinleitungen dicht gemacht, die Latte wird abgeſtellt, die Maſchine ausgetrimmt. Nun ſchaukeln wir, von den Böen gepackt und hin und her geworfen, auf den Kanal hinaus — und der Motor brennt weiter.

Während ich überlege, was wohl als nächſtes am beſten zu tun iſt, will der Funker den Motorſchaden über Funkſpruch abſetzen, ruft aber gleich dazwiſchen: „Herr Oberleutnant, die FT-Anlage iſt ausgefallen, hat ſcheinbar auch was abbekommen.“

Verdammt nochmal! Auch dieſes noch. Was tun? Zur Landung im Waſſer übergehen? Nein, denn in dieſer dunklen Nacht, in dieſem furchtbaren Wetter und Sturm und dann ohne Angabe des Standortes an die Bodenſtelle hätte das den ſicheren Untergang bedeutet. Ich beſchließe deshalb, unter allen Umſtänden weiterzufliegen, und werde darin noch von meinem Bordmonteur beſtärkt, der es ohne weiteres für möglich hält. Er kennt ja am beſten die Leiſtungsfähigkeit des Motors, aber ich mußte es auch ſo tun, ſelbſt auf die Gefahr einer Exploſion hin. Wir halten nun auf kürzeſtem Wege auf die franzöſiſche Küſte zu.

Jedenfalls eine verdammt heikle Situation. Vom Winde geſchürt, wird der Brand immer heftiger. Die Maſchine verliert auch allmählich an Höhe. Schon ſehr deutlich ſehen wir unter uns die giſchtende See, ſehen wir die vom Sturm gepeitſchten Wogen; über uns ziehen rieſige, unheimlich dunkle Wolkenmaſſen hinweg, um uns das Toben und Heulen des Sturmes, der von Augenblick zu Augenblick eher ſtärker denn ſchwächer wird, und dann die hell lodernde Fackel des Backbordmotors.

Nach einer Weile hebt ſich ganz ſchwach durch einen vor uns ſich ausbreitenden Dunſtſchleier eine ſchwimmende dunkle Maſſe gegen das Waſſer ab, die ſteil wie ein Ungeheuer emporragt. Land in Sicht! Rettung! Die Lebensgeiſter werden noch einmal wachgerüttelt. Es iſt die felſig anſteigende franzöſiſche Küſte. Der Bordmonteur macht mir immer wieder Mut: Nur weiterfliegen! Der rechte Motor ſchafft es noch. Aber hin und wieder fängt auch er ſchon an zu tuckern. Minuten ſpäter haben wir das Feſtland unterhalb liegen und hinter uns die Küſte. Erleichtert atmet alles auf. Noch ſind wir nicht außer Lebensgefahr — aber immerhin!

Eine Bauchlandung hinzulegen iſt völlig ausgeſchloſſen, da mir die Gegend gänzlich unbekannt iſt, und dann noch in der Nacht. So machen wir uns alſo

mit dem Gedanken des Aussteigens vertraut. Ich lasse schon alles vorbereiten. Allerdings sind wir etwas sehr tief. Langsam versuche ich, die Maschine zu ziehen — und wirklich, ich kriege sie noch im allmählichen Steigen bis auf 900 Meter trotz des einen Motors. Dann ist aber Schluß. Jetzt genügt es. Da meint mein Bordmonteur: Nun wird es aber Zeit. Die Maschine wird rasch noch horizontal ausgetrimmt und dann: Aussteigen! Mit der einen Hand halte ich noch den Steuerknüppel, bis alle heraus sind. Danach lasse ich mich vom Führersitz über die Tragfläche, kurz noch die Landeklappe streifend, ableiten. Es geht alles blitzschnell. Plötzlich verspüre ich einen merklichen Ruck, und dann schaukele ich wie ein Uhrenpendel als Spielball des Sturmes an Fallschirm.

Über mir sehe ich bald im dunstigen Wolkenschleier einen rot leuchtenden Streich entlanghuschen. Das ist unsere Cäsar, die dann, Sekunden später, aus dem grauen verhangenen Schleier herausstoßend, in rasender Geschwindigkeit nach unten stoßend, mit großer Stichflamme aufschlägt.

Während ich langsam herunterfinke, entdecke ich auf einmal weiter unten einen hellen Schimmer, der tiefer und tiefer geht — ein offener Fallschirm. Aus Leibeskräften brülle ich: „Hallo — Hallo! — Wer ist dort?“ Und wie eine Geisterstimme aus weiter Ferne klingt es zu mir herauf: „Hier der Bordmonteur und wer dort?“ „Hier der Flugzeugführer!“

Weitere Überlegungen kann ich nicht mehr anstellen, denn schon kommt der Erdboden mit wachsender Schnelligkeit auf mich zu. Gerade will ich mich vorbereiten und den Stoß auffangen, da ist es bereits zu spät. Bin aufgehauen, überschlage mich sofort und werde noch ein Stückchen vom Fallschirm mitgezerrt, ehe ich das Schloß aufdrücken und mich aus den Gurten befreien kann. Meinen Bordmonteur finde ich etwas weiter entfernt im Sturzacker liegen. Ehe er hierher kam, hing er zunächst in einem Baum, wurde nochmals gepackt, über eine Starkstromleitung hinweggehoben und dann auf den Acker aufgesetzt.

Wir sind also glücklich unten. Gerettet! Aber wo sind die beiden anderen Kameraden, mein Beobachter und mein Funker? Alles Rufen nutzt nichts. Auch das Suchen bringt keine Spur. Dann gehen wir beide zu dem nahegelegenen Dorf, von wo uns schon deutsche Wachposten entgegenkommen, die den brennenden Aufschlag der Maschine beobachtet haben.

Leider sind in dieser Nacht durch den Sturm auch viele Strippen zerstört worden, und so kam es, daß ich mich erst am späten Nachmittag bei der Staffel zurückmelden konnte. Richtig froh war ich aber erst, als ich erfuhr, daß meine beiden anderen Kämpen ebenfalls am Leben und auf dem Marsch waren.

Und nun sind wir hier!“ schließt der Oberleutnant den Bericht über sein letztes großes Erlebnis beim Nachteinsatz auf Portsmouth. „Jetzt brauchen wir nur eine neue Cäsar, und dann kann es weiter gegen England gehen.“

»Letzte Mine wirft!«

In der Hast der letzten Minuten vor „seeklar" des Minenschiffes stolpern wir über die Stelling achtern an Bord. Wir stolpern wirklich, denn wir müssen uns gewaltig vorsehen. Das Deck hat Schienen wie ein Rangierbahnhof und ist bedeckt mit Trossen und Tauen, Zeichen des unmittelbar bevorstehenden Auslaufens.

Aus den Seitengängen glänzen matt die großen schwarzen Kugeln der Minen, die in langen Reihen auf ihrem Anker in diesem Deck stehen.

Wenige Minuten später verläßt ein ansehnlicher Verband der deutschen Flotte den Hafen: voran ein Sperrbrecher, hinter diesem drei Minenschiffe, dann Zerstörer und Torpedoboote.

Dieses Gewühl hängt über dem Wasser. Leise bewegt sich das Schiff in der schmalen Dünung. Schnell versinkt die Küste. Vorpostenboote tauchen auf, verschwinden. Der Sperrbrecher bleibt zurück; unser Verband furcht allein die weite einsame See.

Wir sind auf dem Kriegsmarsch gegen England. Es gilt, an besonders wichtiger Stelle der englischen Küste eine Minensperre zu legen. Der Bootsmaat der Wache pfeift den Befehl „Backbordkriegswache auf dem Bootsdeck antreten" an. Nach Prüfung der Vollzähligkeit bekommt der Kriegswachleiter die Meldung. Dieser läßt auf die Kriegswachplätze wegtreten.

Jetzt gilt das strenge Gesetz des Kriegsmarsches: Vierstündiger Wachwechsel, volle Besetzung aller Gefechtsstationen, Schlafen in den Kammern auf den Kriegswachschlafplätzen in den oberen Decks. Die Wohndecks sind gesperrt.

Der Anmarsch vollzieht sich ohne Störung. Die See atmet ruhig. Am Abend glüht Meeresleuchten in der Bugsee, an den Bordwänden, es verliert sich ganz allmählich in dem schaumigen Gischtstreifen der Heckse. Scheinwerfer tasten fern den Himmel ab und verraten die Küsten. Ab und zu bleiben sie stehen, kreuzen sich und weisen den Flak ein Ziel. Mit dem Glas erkennt man deutlich den Feuerschein der detonierenden Flakgeschosse, deutsche Flak, die einfliegenden Engländern eine glühende Sperrwand vor die Nase setzt.

Unten im Minendeck sind inzwischen die Vorbereitungen für das Aussetzen der Sperre getroffen worden. Der Sperrzugführer hat die letzten Anweisungen von dem Sperrwaffenoffizier bekommen. Die Minen wurden scharfgemacht, d. h. die Verschlußschrauben wurden entfernt und die gefürchteten Bleikappen aufgesetzt, deren Verbiegen zur Detonation der Mine führt, sobald sie ihrem

Element übergeben ist. Der Laie wird denken, daß nach diesem Scharfmachen das Schiff ein unheimliches Pulverfaß ist. Das stimmt nicht ganz. Denn noch verhindern zwei Sicherungen, die erst beim, beziehungsweise nach dem Auswerfen der Mine wirkungslos werden, jede ungewollte Explosion.

Die Minenschiffe, die bisher in Kiellinie ihren Kurs verfolgten, wechseln jetzt in die Wurfformation, die Dwarslinie, über. Seitlich staffelt sich die Sicherung heraus, um den ungestörten Ablauf der Aktion zu gewährleisten.

Es ist weit nach Mitternacht. Auf dem Minendeck ist alles bereit. Es ist hier so dunkel, daß man den Nebenmann nur ahnen kann. Das Meeresleuchten hat fast ganz aufgehört, nur die blauen Lampen leuchten gespenstisch auf. Ganz achtern an Deck stehen die ersten beiden Minen klar zum Werfen.

Von der Brücke gibt der Befehlsübermittler: „Eine Minute vor Null!"

Für wenige Sekunden schweigt das grelle Kreischen der Minenanker auf den Schienen, verstummt das Rufen der Wurfmannschaften. Laut hallt die Stimme des Sperrwaffenoffiziers über die Schanz:

„Steuerbord Mine klar zum Werfen!"

Der Unteroffizier an Steuerbord antwortet: „Ist klar!" Wieder verstreichen einige Sekunden ...

„Steuerbord, Mine wirf!" Eine Sekunde später klatscht die schwarze Kugel mit ihrem Anker in die weiße Gischt des Schraubenwassers.

Dieser Vorgang wiederholt sich backbord- und steuerbordseitig im Wechsel, zehnmal, hundertmal, und auch diese Zahl verdoppelt sich im Laufe der Stunden, in denen Mine auf Mine in der See verschwindet, begleitet von tausend freundlichen Wünschen für die, denen diese Sperre gilt.

Auf dem schmalen Raum des Achterschiffs wickelt sich das Werfen der Minen ohne Störung ab. Jeder Handgriff, jeder Befehl erfolgt mit der ruhigen Sicherheit von Männern, die ihre Arbeit verstehen. Die Matrosen, die den Minen den letzten Stoß geben, schweben in steter Gefahr, durch einen unglücklichen Zufall über Bord gerissen zu werden. Sie wissen genau, daß es für sie dann keine Rettung gibt, denn man wird das Unternehmen nicht unterbrechen können. Trotzdem fassen sie nicht zaghaft zu. Mit kräftigem Schwung fliegen die Minen über Bord, tauchen in die wilde Heckſee des mit Marschgeschwindigkeit fahrenden Verbandes, kommen nach zehn oder zwanzig Metern wieder nach oben, um sich dann allmählich auf die festgelegte Tiefe einzustellen, die wiederum das Ergebnis sorgfältigster Berechnungen ist.

Jetzt ist das Minendeck geräumt, die letzten Minen stehen achtern auf der Schanz. Die drittletzte, die zweitletzte ist verschwunden. Einsam steht die letzte Mine klar zum Werfen.

„Letzte Mine klar zum Werfen!"

„Mine ist klar!"

Sekunden vergehen, es herrscht absolute Stille unter den Männern. Nur das Mahlen der Schrauben und das durchdringende Singen der Entlüfter liegen in der Luft ...

„Letzte Mine wirf!" Der Bootsmann setzt mit dem Seitenpfiff ein — eine Ehrenbezeigung beim An- und Von-Bordgehen der Offiziere.

Ein kräftiger Schwung, ein Aufklatschen ...

Die letzte Mine einer langen Reihe ist ihrem Element übergeben. Schrill tönt der Abpfiff über das Deck.

Zu gleicher Zeit sind auch die anderen Minenschiffe fertig geworden. Der Verband formiert sich wieder in Kiellinie und tritt den Rückmarsch an.

Alleinflug gegen ein Rüstungswerk in Mittelengland

Die deutsche Luftkriegführung setzt in beweglicher Taktik immer neue überraschende Angriffe auf die wichtigen militärischen Ziele Englands an, die bei jeder Wetterlage angegriffen werden. Und nicht nur in Großangriffen werden entscheidende Erfolge erzielt, auch die bewaffnete Aufklärung, die Zerstörerangriffe bringen Ergebnisse, die, von einer einzelnen Besatzung errungen, zu den schneidigsten Taten unserer Luftwaffe gehören.

Heute fliegt unsere „A" allein nach England. Der Kommandeur selber sitzt am Steuer. Bis zur Kanalküste fliegt die Ju mit Erdsicht, dann zieht sie in die tiefliegenden Wolken hinein, stößt nach einigen Minuten immer wieder für Sekunden heraus, um die Orientierung aufzunehmen. An der englischen Südküste fliegt sie entlang, ohne auf Abwehr zu stoßen, und dann verschwindet sie wieder in der Wolkendecke. Aber es geht nicht stur auf das Ziel zu. Sobald die Maschine einmal nach unten durch die Wolken gestoßen ist, um für kurze Zeit Erdsicht zu haben, werden Haken geschlagen. Denn immer wieder erscheinen in der Ferne kleine dunkle Punkte. Jäger, die von den Briten auf die deutsche Maschine gehetzt werden. Aber das Wild ist schlauer als die Meute. Obwohl es nicht weniger als drei britische Flugplätze auf seinem Weg zum Ziel überfliegt, gelingt es keinem Jäger, auch nur auf Schußweite heranzukommen. Und als der Kommandeur nach Ablauf der Flugzeit durch die Wolkendecke auf das Ziel zustößt, ist kein Jäger am weiten Himmel zu sehen.

Mit größter Fahrt braust die Ju durch den dichten Wolkenschleier. Da wischen die letzten Fetzen vor der Kanzel weg — unmittelbar unter der deutschen Maschine liegt das große britische Rüstungszentrum in Mittelengland, weit nördlich Londons. Blitzschnell orientiert sich der Kommandeur. Zehn, fünfzehn Sperrballone stehen im Westen der Stadt, dort, wo sein Ziel liegt. Rechts und links der Ju stehen die gelben Punkte bis dicht unter die Wolkendecke. Angestrengt schaut der Beobachter nach vorn. Jetzt nur nicht in eines dieser Drahtseile hineinfliegen. Aber geschickt steuert der Kommandeur den Vogel hindurch, genau auf die riesigen Hallen am Stadtrand zu. Dort unten ist man anscheinend völlig überrascht. Keine Abwehr, kein Flakschuß — nichts geschieht! 500 Meter, 400 Meter zeigt der Höhenmesser. Noch mehr Fahrt bekommt die Ju. Da fallen die Bomben über dem Ziel. Rasend schnell steuert der Flugzeugführer die Maschine im Tiefstflug über das Fabrikgelände nach Norden, während hinter ihm der Funker und der Fliegerschütze

in wilder Begeisterung vier Volltreffer feststellen. „Gesessen! Gesessen!“ ruft der Funker. Aus dem Kesselhaus steigt eine Stichflamme von 1500 Meter Höhe zum Himmel. Riesiger grauer und schwarzer Rauch hüllt die großen Hallen ein. Mitten im Ziel müssen die Bomben gesessen haben — schweres Volltreffer-Ziel.

Jetzt steigen rot die Ränder plötzlich neue Wolken auf. Jetzt sind die Briten wach geworden. Aber es ist zu spät. Die Ju ist schneller, sie überspringt die Hindernisse am Boden . . . Links herein, rechts herein tritt der Flugzeugführer, tanzt in gefährlicher Nähe des Erdbodens von der einen Seite auf die andere, immer an den drohenden Drahtseilen vorbei.

Rechts liegt jetzt die nahe Stadt. Auf den Straßen laufen die Menschen in die Häuser. Aber weiter, jetzt heraus aus dem Kessel, heißt es für die deutsche Besatzung. Und dann fliegt sie noch einige Kilometer nach Nordosten, um die britische Abwehr zu täuschen, dreht nach Südosten ein und saust, zwei Meter über dem Boden, wie ein Blitz aus heiterem Himmel — über einen britischen Jagdflugplatz, zum Schrecken der Briten, die gerade an einigen Maschinen Wartungsarbeiten verrichten. „Nichts wie drauf!“ ruft der Kommandeur. Und da bellen schon die deutschen Maschinengewehre. Drei britische Jäger werden aus allen Rohren beschossen und erhalten einwandfreie Treffer. Das Bodenpersonal wirft sich hin, wo es gerade ist.

Jetzt wird es aber Zeit, wieder in die Wolken zu verschwinden, sonst erwischen die Jäger doch den kühnen deutschen Einzelgänger. Und so zieht die Ju mit aller Kraft nach oben und erreicht glücklich die schützende Wolkendecke. „Hoffentlich hält sie dicht“, meint der Kommandeur. Aber sie tut es nicht. Inzwischen hat der Wind die Wolken nach Nordosten abgetrieben, und Südengland liegt frei. Und bis zur Kanalküste ist es weit. Das geht also nicht. Darum kehrt, wieder in die Wolken und weiter nach Osten.

London wird im Norden umflogen; ganz deutlich sind bei dem kurzen Durchstoßen durch die Wolken die Rauchsäulen der ewigen Brandherde zu sehen. Dann wieder hinein in die Wolken, denn die Briten haben bestimmt etwas gemerkt. Endlich kommt die Küste in Sicht. Aber schon vorher hört wieder die Wolkendecke auf. Was tun? „Tiefstflug!“ sagt der Kommandeur. Und er stößt mit vehementer Fahrt der Erde entgegen, einem wilden Flakfeuer entgegen. Aber im Tiefstflug kann die Flak nicht mehr mit. Da liegt die Küste! Hinunter auf die See. In zwei Meter Höhe streicht der Vogel über die Wasserfläche. Sekunden sind vergangen, da entdeckt der Beobachter vorn rechts sechs große Rauchsäulen. Angespannt schauen vier Augenpaare nach Westen. Sechs englische Zerstörer kommen in rascher Fahrt auf die Maschine zu und werden ihren Kurs schneiden. Schade, wir haben keine Bomben mehr! 2000 Meter vor den in Kiellinie fahrenden britischen Kriegsschiffen steuert die Ju die französische Kanalküste an. Der Auftrag ist erfüllt.

Ein U-Bootskommandant berichtet: 24 000 Tonnen »umgelegt«

„Eine Flasche Bier für denjenigen, der den ersten Dampfer sichtet", sagte der Kommandant am Beginn der Unternehmung. Das war so Satz auf dem Boot, und wer da meint, das sei zu wenig, der weiß nicht, wie hoch der Seltenheitswert eine Flasche Bier auf einem U-Boot im Kurse steigen läßt. Sie gaben sich alle Mühe — mit oder ohne Bier —, aber es war wie verhext: reingefegt lag die See, weit und blank, die Sicht war gut, zeitweilig hervorragend, so daß man selbst aus der niedrigen Augenhöhe einer U-Boot-Brücke einen weiten Umblick hatte, — aber nichts kam in Sicht, außer ein paar Wrackteilen vielleicht, die darauf hindeuteten, daß hier ein glücklicher Kamerad erfolgreich gejagt hatte.

„Eine Flasche Sekt", versprach schließlich der Kommandant, „eine Flasche Sekt demjenigen, der mir bis morgen früh 00 Uhr einen Geleitzug nachweist." Der Tag vergeht, die Nacht vergeht; nichts kommt in Sicht. Kurz nach Mitternacht erwacht der Kommandant mit dem Gefühl, daß er wohl mal auf die Brücke gehen sollte. Oben das graue Dunkel einer hellen Nacht. Die See wie gefrorene Tinte, die Kimm ein wenig heller dagegen abgesetzt. Der Kommandant läßt den Blick langsam um das Rund wandern. Plötzlich haftet er an einem Schatten, schaut schärfer, reißt das Glas an die Augen. „Mensch, da ist doch einer! Steuermann, guck mal hin!" „Tatsächlich", sagt der Steuermann, „daß ich den aber auch nicht gesehen habe!" Gemeinsam beluchsen sie nun den Schatten, der sich da vor ihnen schwach vor der Kimm abhebt. „Zerstörer", stellt der Kommandant fest, und der Steuermann nickt und meint, daß dann wohl ein Geleitzug in der Nähe sein könne. Vorsichtig schleicht sich das Boot näher. Da! Und da! Und da! Plötzlich sehen sie die Dampferkolonnen, sieben, acht, neun, vierzehn, sechzehn Dampfer.

Vorsichtig pirscht sich das Boot an, läuft wieder ab, wenn es sich gesehen glaubt, umschleicht die stetig dahinziehende Dampferherde von allen Seiten und findet plötzlich den Dreh, der es auf Schußentfernung an einen 6000-Tonnen-Frachter heranbringt. In blitzschneller Folge jagen sich die Befehle, und schon verläßt mit dem „Los!" der erste blanke Aal das Boot, läuft, läuft und detoniert mit reißendem Knall unter der vorderen Luke. Sofort sackt das Vorschiff tiefer, und während die Schraube hilflos in der leeren Luft dreht, sehen die U-Boot-Männer, wie drüben helle Sterne aufsteigen, die den Treffer anzeigen, und wie im Scheine huschender Taschen-

lampenkegel und plötzlich eingeschalteter Decksbeleuchtung die Besatzung in die Boote geht. Eine Regenbö verschleiert den Rest des Dramas.

Das U-Boot indessen setzt zu seinem zweiten Angriff an. Diesmal gilt es einem fetten Tanker. „10 000 Tonnen" schätzt der Wachoffizier. Schußunterlagen werden durchs Boot gegeben. Frage: „Ist Rohr fertig?" — Nein, verdammt, das Rohr ist noch nicht fertig, irgendeine Kleinigkeit funktioniert nicht, wie sie soll, und schon steht das Boot so nahe an dem plötzlich zudrehenden Riesentanker, daß es nur noch mit „Hart Ruder!" knapp und eben hinter dem Heck des Gegners klarkommt, von dem eine großkalibrige Kanone herabdräut. Verdammt, wenn der Schuft jetzt schießt, hat er uns, denkt der Kommandant. Kein Wort fällt. Alle denken wohl dasselbe und halten beklommen die Luft an, zähe, langsam kriechende Sekunden hindurch, aber nichts geschieht.

Da greifen sie zum zweiten Male an, und obgleich der Tanker hart abdreht, treffen sie ihn mittschiffs. Riesig erhebt sich die Detonationssäule, so groß, daß knapp noch Bug und Heck des großen Schiffes daraus hervorragen. Und dann bringt ein plötzlicher Schwall bittersüßen, betäubenden Benzingestanks die Lösung des Rätsels: das ganze Benzin der Tankerladung ist mit der Detonationssäule in die Höhe gerissen, merkwürdiger- und vielleicht glücklicherweise, ohne zu explodieren.

Wieder sehen die U-Boot-Männer im Abdrehen die Besatzung ihres Opfers die Boote zu Wasser lassen, während das Boot schon auf ein neues Opfer anläuft. Aber hier wird es gesehen. Der Sechstausendtonner dreht hart. Er will das U-Boot rammen, und wie die Sache aussieht, hat er recht gute Chancen, obgleich das Boot mit höchster Fahrt und wirksamster Ruderlage abdreht. Ein verdammtes Gefühl, wenn hart Ruder liegt, beide Maschinen volle Leistung haben und es trotzdem aussieht, als drehe das Boot gar nicht, weil ja der Dampfer im gleichen Sinne mitdreht... Um Haaresbreite kommt das Boot vor dem Dampfersteven frei, läuft und schießt mit einem förmlichen Seufzer der Erleichterung auf Kartoffelschmeißentfernung seinen Torpedo. „Bruch! — Das habt ihr davon, andere Leute auf See mutwillig rammen zu wollen!"

Auf den nächsten! „Herr Kaleunt, dahinten schert einer aus dem Verband aus!" „Wo?" Das Glas wandert herum. „Herr Kaleunt, Bewacher oder Zerstörer liegt auf uns zu. Scheint uns aber noch nicht gesehen zu haben." „Danke. Weiter gut im Auge behalten." — „Getroffener Dampfer schießt Sterne, läßt Boote zu Wasser, brennt Flackerfeuer ab." „Aha, die steigen also auch aus. Sehr gut! — Backbord fuffzehn. — Beide große Fahrt voraus. Wir nehmen den Abtrünnigen dahinten."

Ab braust das Boot auf den vierten Dampfer zu. „Wieder ein Sechstausender", gibt der Kommandant ins Boot und erteilt die Befehle für die Torpedowaffe. Aber ehe er noch sein Boot ganz herangebracht hat, brüllt

drüben an der abgekehrten Seite des Frachters eine Detonation auf, genau mittschiffs steigt die graue Todessäule, der Dampfer zerbricht buchstäblich in zwei Teile, die sich sofort senkrecht stellen, als wolle das Schiff sich zusammenfalten, und noch ehe der Pulvergestank die vor Überraschung und Staunen stummen Männer erreicht, sind beide Schiffshälften verschwunden. Eine niedrige, träg ziehende Wolke, ein Strudel, — sechstausend Tonnen sind ausgetilgt. Ein Kamerad hat sie ausgelöscht. Sein Glück — unser Pech, denken die Männer, aber Hauptsache, daß die Dinger unter Deck geschoben werden. Nur keinen Neid, wer zuerst dran ist, belegt die erste Chance.

Einige Tage später findet das Boot einen kleineren, offenbar leeren Dampfer, der allein und hübsch geradeaus nach England fährt. Ein schulmäßig gefahrener Angriff bringt keinen Erfolg. Der Kommandant flucht und will eben auftauchen, um den Dampfer mit Artillerie anzunehmen, als er ein Flugzeug beobachtet, das auf den Kollier herabstößt. „Deutscher Bomber greift unsern Dampfer an", gibt er ins Boot, und dann: „Schade, er hat ihn nicht getroffen, na, wir treffen ja auch nicht immer."

Stunden um Stunden bleibt das Boot dem ahnungslosen Frachter auf der Fährte. Dann kommt die Nacht, eine prima Angriffsnacht. Nur: Aber da tut es auf einmal die Kanone nicht; irgendein Teil ist durch Salzwasser ungängig. Dafür schießt der Dampfer, der das Boot entdeckt hat, gleich aus zwei Geschützen. „Das wollen wir aber nicht einführen", sagt der Schütze am Schweren MG und ballert dem Frachter eine Serie zwischen die Kanonen, daß das Feuer drüben sofort abbricht. Das Boot beseitigt, ablaufend, die Geschützhemmung und stößt sofort wieder heran.

Inzwischen ist der Mond untergegangen. Das verschlechtert zwar die Sicht, aber für den Angriff hat man es nicht ganz ungern. So nun ist die Schußentfernung gut, Ziel erkannt und aufgefaßt, Feuererlaubnis — Feuer. Die ersten fünf Schuß bringen vier Treffer, obgleich der Dampfer sofort wie wild zackt und sofort wiederschießt. Seine Schüsse liegen gar nicht einmal so schlecht, aber wozu hat das Boot seine Maschinenwaffe. Schon bellt sie los, der Schütze versteht sein Handwerk. Das Feuer des Dampfers fällt aus, er brennt auch schon. Hell schlagen die Flammen aus seinem Brückenaufbau, aus Türöffnungen und Fenstern, Einschußlöchern und Bullaugen. Aha, er stoppt und bläst Dampf ab. Ein Floß wird zu Wasser gebracht. Hellrot flammenumzüngelt hebt sich seine Silhouette mit Masten, Ladebäumen und Aufbauten überdeutlich vom dunklen Nachthimmel ab. Nun scheint die Mannschaft von Bord, und so heult Ernste um Ernste hinüber, es ist eine prachtvolle Artillerieübung, das Geschütz hat sich eingeschossen, Schuß um Schuß, hier Detonation, um Detonation drüben. Dazwischen einmal ein Kurzschuß, der eine jet Feuerschein

schimmernde Gischtsäule emporjagt, dann wieder das kurz aufblitzende Gelb der Detonation auf dem Schiff. Die U-Boot-Besatzung arbeitet mit hellem Eifer. Jetzt endlich kann jeder einmal aktiv in den Kampf eingreifen! Jetzt braucht man einmal nicht nur zu sitzen und angespannt den Befehl zu einer wenn auch wichtigen, so doch ganz kleinen Handlung abzuwarten, jetzt kann man einmal reinhauen und sich in Schweiß arbeiten! Der wachfreie Obermaschinist hat die Munitionsversorgung für das Geschütz organisiert. Das flutscht nur so, und er strahlt übers ganze Gesicht. Nacheinander läßt der Kommandant Mann für Mann der Besatzung auf die Brücke kommen, damit jeder den brennenden, allmählich tiefer sackenden Dampfer einmal zu sehen bekommt.

Als er dann endlich vollgesogen ist und langsam, schwerfällig abbuddelt, zurrt das U-Boot wieder seine Kanone und geht auf neuen Suchkurs.

Wieder vergehen Tage, an denen nichts in Sicht kommt. Sonne und Sterne wechseln; regnerische Tage, stürmisches Wetter, und dann wieder einmal ein Tag mit frühlingswarmer Sonne und weiter Sicht; es ist das immer gleiche Leben, das sie führen, wenn sie auf Unternehmung sind. Aber ihre Laune ist nun besser als am Anfang; sie haben schon etwas auf der Liste, etwas ganz Ordentliches, runde 24 000 Tonnen!

Da schickt ihnen eines Mittags der Engländer einen bösen Sendboten. Mitten aus der Sonne, geschickt anfliegend, nähert sich ein Bomber dem Boot. Sei es nun, daß der Ausguckmann wirklich nichts sehen konnte trotz seiner dunklen Brille, sei es, daß er für Sekunden in der Aufmerksamkeit nachließ — als er den großen Vogel anschweben sieht und „Alarm!" brüllt, ist der Engländer schon auf wenige tausend Meter heran.

Blitzschnell verschwinden die Männer von der Brücke, das Turmluk knallt dicht, aus den Zellen entweicht durch rasend aufgerissene Entlüftung die tragende Luft, und mit hart Ruder jagen die elektrischen Maschinen das Boot los. Der Kommandant sieht, wie ihm die Decke seiner guten „Büchse" förmlich entgegenwippt. Das ganze Boot schüttelt sich in ungeheuren Stößen, Glas bricht, Wasser spritzt, mit viel zu großer Vorlastigkeit braust es auf Tiefe. Aber im letzten Augenblick gelingt es dem Leitenden Ingenieur, das Boot abzufangen. Jetzt bewährt er sich, jetzt fühlt er mit fein geschulten Instinkten, wo er eingreifen muß, was zu geschehen hat, um das Boot und sie alle zu retten.

Meldungen laufen in der Zentrale zusammen. Inmitten kleiner, aber in ihrer Summierung gefährlicher Schäden muß ohne Zögern das Richtige, das einzig Richtige aus vielen Möglichkeiten gefunden und veranlaßt werden. Inzwischen sinkt immer noch das Boot, das jetzt plötzlich achterlastig geworden ist. Dann gelingt der Ausgleich, der Bock steigt, steigt so schnell, daß der

Kommandant aufzutauchen befiehlt. Hinter ihm, der als erster auf die Brücke springt, stürzt die Bedienung für das schwere MG ans Gewehr.

Aha, da kreist die Biene! Große dreieckige Flügel, zwei Motoren, die flirrenden Scheiben der Propeller, eine dickliche Kabine, ein bleistiftdünner Rumpf: einwandfrei ein Engländer. „Ziel gut auffassen, nicht zu früh schießen, Ruhe bewahren!" ermahnt der Kommandant den Unteroffizier am Gewehr. Ob das Biest noch Bomben hat? denkt er bei sich, und: ob unser MG es tun wird? Die ersten Schüsse. Dann nichts mehr. Gleichzeitig ist der Engländer vorübergedonnert und hat einen MG-Streifen neben das Boot ins Wasser gepflanzt.

„Ladehemmung!" Die Meldung des Schützen überschneidet sich mit dem Befehl des Kommandanten: „Leichtes MG auf die Brücke!" Der Wachoffizier ist schon da. Unten im Boot beginnt ein fieberhaftes Arbeiten, um eines der schweren Reservegewehre nach oben zu mannen und einzumontieren. Der Wachoffizier hinter dem leichten Gewehr faßt den Engländer auf, der schon wieder zum neuen Anflug hereinkurvt. Und nun rattert sein Gewehr los. Die Leuchtspurgarben zeigen, daß er zu schießen versteht. Auch der Engländer scheint das zu finden; er wagt sich nicht tief hinunter, und so liegen auch beim zweiten Anflug seine Garben, die er aus allen Rohren herunterfengt, neben dem Boot „im Bach".

Ganz allmählich hat inzwischen der Kommandant den Spieß umgedreht: nun ist er es, der die Sonne im Rücken hat, als die große Biene zum dritten Male anfliegt. Wütend spuckt das U-Boot-MG los. Kommandant und Wachoffizier haben den Engländer fest im Glas. „Sauber!" „Sauber, Mensch!" Fünf, sechs Treffer in Bugkanzel und Kabine haben sie gezählt; der Tommy schießt plötzlich nur noch aus dem Heckgewehr! „Mensch, nochmal, vielleicht kriegst du ihn runter!" ermuntert der eine Wachoffizier den andern.

Wieder kreist der Engländer herein. Seine Bugrohre schweigen. Um ihn her zischen die Leuchtspurgeschosse des Bootes. Da, jetzt schießt er aus seiner Heckkanzel. Einige Treffer scheppern ins Brückenschanzkleid. „Der hat was weg", sagt der Kommandant, „vorn schießt er nicht mehr." In diesem Augenblick meldet der Unteroffizier das Schwere MG klar. „Prima, vielleicht holen wir ihn noch herunter." Aber es ist, als hätte der Tommy eine böse Ahnung. Nach dem vierten erfolglosen Anflug zieht er ab. Enttäuscht sieht ihm der Unteroffizier nach: „Einmal hättste noch kommen sollen ..."

Gestern ist das Boot im Stützpunkt eingelaufen, vier Wimpelchen am ausgefahrenen Sehrohr: 24 000 Tonnen. Heute arbeiten schon die Werftmänner an der Ausbesserung, und in kurzer Zeit wird U X wieder auslaufen zur nächsten Unternehmung.

Deutsche Schlachtschiffe auf den Zufahrtswegen des Empire

Zum erstenmal in der Seekriegsgeschichte haben, wie der Wehrmachtbericht vom 22. März 1941 bekanntgibt, deutsche Schlachtschiffe in geschlossenem Verband eine Operation in den Atlantikgewässern durchgeführt. Dieses Unternehmen stand unter der Gegenwirkung fast der gesamten feindlichen Schlachtflotte. Dennoch gelang es unseren zahlenmäßig unterlegenen Schlachtschiffen, dem Feind im Nord- und Mittelatlantik schwere Schäden zuzufügen.

Seit Wochen schon haben wir die heimatlichen Gewässer verlassen. Wir haben Nordatlantikstürme abgeritten. Wir haben in Schnee und Eis den gleichen Kampf bestanden, den jahrein, jahraus alle Seeleute auch im Frieden mit dem Meere kämpfen. Die ständige Kampfbereitschaft aber beraubt uns der Erleichterungen, die in der friedlichen Seefahrt üblich sind. Eis, Wind, Seegang und Kälte waren unsere Gefährten. Im Schafspelz standen die Männer der Kriegswache auf Ausguck und bei ihren Geschützen. Arktischer Seerauch, der zu dieser Zeit auch hier weiter unten anzutreffen ist, streicht über die Dünung und läßt beinahe schon die nächsten Wellenkämme nicht mehr erkennen. Wer es nicht nötig hat, kommt bei diesem Wetter kaum noch aus dem „Keller". Nichts vom Feind zu hören und zu sehen. So warten wir alle in der Einsamkeit des Nordatlantik auf den Augenblick der Begegnung, der Flottillenchef, die Kommandanten, die Besatzungen.

Mastspitzen und Rauchfahnen am Horizont. Der Erfolg ist zum Greifen nahe. Wir wissen nicht, ob die britische Admiralität schon mit unserem Auftreten rechnet und zahlenmäßig überlegene Teile ihrer Schlachtflotte zum Schutz der lebenswichtigen Route von Kanada nach England gegen uns eingesetzt hat. Aber weder der Flottenchef noch einer von uns denkt an das, was vielleicht noch hinter dem Horizont steht. Wir greifen die Dampfer an.

Wir feuern den Warnungsschuß. Sofort reagieren feindliche Dampfer darauf mit der Benutzung ihrer Radiostation, obgleich sie nach den immer wiederholten öffentlichen Warnungen von deutscher Seite wissen müssen, welcher Gefahr sie sich damit aussetzen. R — R — R — sind die Buchstaben, die sie in den Äther schicken. Raider — Raider — Raider! Handelszerstörer des Großadmirals Raeder. Das Feuer unserer Artillerie fegt nun durch die Aufbauten der ungehorsamen Schiffe, was für diese meist recht verlustreich ist.

Fluchtversuche oder die Bemühungen, feindliche Streitkräfte auf uns zu ziehen, werden durch einige Schüsse in Schiffskörper und Maschinenanlagen

unterbunden. Nun folgt die Bergung der Überlebenden, und dann werden die feindlichen Schiffe durch wohlgezielte Treffer der Flakartillerie auf den Meeresboden geschickt.

Bei diesem ersten Vorstoßen gegen den feindlichen Handel hat unser Verband in weniger als einem Tag fünf Schiffe mit 33 000 BRT unter Wasser gebracht. Wir sind stolz auf diesen Erfolg.

Unsere Aufgabe ist es nicht, die Seeschlacht zu suchen, sondern den Handel zu stören und feindliche Seestreitkräfte von anderen Aufgaben abzulenken. So freuen wir uns darüber, daß unser erstes Auftreten große Teile der britischen Flotte in Bewegung setzte. Wir wissen nun, daß unser Einsatz auf den Lebenslinien der feindlichen Macht mit dem Risiko verbunden ist, stündlich von überlegenen Seestreitkräften gestellt zu werden. Bei der vielfachen Überlegenheit der britischen Flotte weiß jeder Mann bei uns an Bord, was das Tausende von Meilen entfernt von den heimatlichen Stützpunkten bedeutet. Jeder weiß, daß es da kein „Unentschieden" gibt.

Der Marsch in südlichere Weiten des Ozeans brachte wieder hellen Himmel und das unendliche Tiefblau der südlichen Breiten. Unser neues Ziel ist der große Geleitweg von Australien und Indien, der um die Südspitze Afrikas herumführt. Dort nimmt er den afrikanischen Strom der Feindzufuhr auf und strebt nach Norden.

Die Besatzungen freuen sich über die Seefahrt im subtropischen Mittelatlantik ebenso, wie sie die wechselnden Unbilden des Nordatlantik gleichmütig ertrugen. Der Ansatz auf einen Geleitzug im Seegebiet der Atlantischen Inseln bescherte uns ein eigenartiges und neues Erlebnis. Wir merkten bald die Nähe feindlicher Kampfstreitkräfte, unter denen sich ein Schlachtschiff der Malaya-Klasse befand. Nun begann ein beiderseitiges Spiel. Zwei Tage lang wechselte Fühlunghalten mit Wiederabsetzen. Mehrfach richtete das feindliche Schlachtschiff seine 38-Zentimeter-Geschütze auf uns. Aber es zeigte keine Neigung zu einem Kampf. Die Rohre schwiegen. Feindliche Kreuzer beteiligten sich an diesem Spiel. Ein Bordflugzeug des Gegners erkundigte sich in respektvoller Entfernung nach uns, immer nur für 20 bis 30 Sekunden über die Wolkenränder auslugend.

Der Feind sollte sich in seinem Spiel verrechnen. Wir wußten besser Bescheid. Der Geleitzug, der in scheinbarer Sicherheit weiter nach Norden marschierte, mußte zu seiner Überraschung schnell erleben, daß unsere Schlachtschiffe nicht allein sind; U-Boote schossen ihm in dieser Nacht 33 000 BRT heraus und versenkten in der nächsten Nacht noch 10 000 BRT dazu. Dies ist wohl der erste Erfolg einer Zusammenarbeit von Schlachtschiff und U-Boot im ozeanischen Seekrieg. Für uns selbst fiel bei diesem für den Feind unerfreu-

lichen und überraschenden Zwischenspiel noch die Versenkung eines Dampfers von 8000 BRT ab.

In der sonnigen Unendlichkeit des subtropischen Mittelatlantik gönnen wir uns erleichterte Kriegswachbereitschaft, erholsame Sonnenbäder auf dem Oberdeck. Wie unsere Schiffe mit geringer Fahrt durch die See pflügen, geben wir uns den Eindrücken romantischer Seefahrt hin, und es könnte ein Bild tiefsten Friedens sein, wenn nicht gewisse Anzeichen auf neue Ereignisse schließen ließen würden.

Wir wissen jetzt, daß der Gegner Tag und Nacht seine bei den Geleitzügen stehenden Schlachtschiffe und die gegen uns operierenden schweren Kampfgruppen in Bewegung halten muß. Aber mit bloßen strategischen Wirkungen dieser Art geben wir uns nicht zufrieden. Es gilt zu beweisen, daß auch ein derartiges feindliches Aufgebot uns nicht davon abhält, in Erfüllung unserer Aufgabe weiterhin zuzuschlagen. Bald wiegen sich unsere Schiffe wieder in dem weniger freundlichen Nordatlantik.

Wieder bescheert uns ein glückhafter Tag ein Rudel feindlicher Schiffe. 16 Dampfer mit rund 78 000 BRT werden in weniger als 36 Stunden durch unser Schlachtschiff versenkt.

Trotz unmittelbarer Nähe feindlicher Schlachtschiffe bemühen wir uns auch noch um die Bergung der Überlebenden. Da erscheint ein feindliches Schlachtschiff der Nelson-Klasse. Wir bedauern, daß wir ihm auf die Frage „what ship?" — was sind Sie für ein Schiff? — keine gebührende Antwort mit unserer Artillerie erteilen dürfen. Auch es zeigt keine Neigung zum Gefecht. Die dunkle Nacht und der weite Ozean nahmen uns wieder in die Obhut, während eine Revolution im Äther der britischen Admiralität neue Sorgen bereitet. Ihre Maßnahmen, die deutschen Schlachtschiffe bei ihren weiteren Operationen abzufangen, blieben ohne Erfolg.

Frühzeitig hatte der Feind erkannt, daß deutsche Schlachtschiffe die nach konservativer Auffassung unfaßbare Kühnheit besessen hatten, gegen rund zehnfache Überlegenheit auf den Ozean zu gehen und Tausende von Meilen entfernt von ihren Stützpunkten die Verbindungswege des Feindes anzugreifen. Diese Tatsache allein schon bedeutet eine Schwächung seines Selbstbewußtseins und seines Ansehens in der Welt.

Dafür erlebten wir unseren Spaß. Durch die Luft kam vor einigen Wochen eine seltsame Nachricht. Der Erste Seelord der britischen Admiralität gab eine Meldung heraus von einer Operation der gesamten britischen Schlachtflotte. Sie hätte viele Tausende von Meilen zurückgelegt, und es sei ihr ein Erfolg beschieden gewesen, den er nicht näher andeuten könne. Wir wußten, worum es sich handelte, und schmunzelten. Heute weiß es die ganze Welt.

Der Hafen von Liverpool ein einziges Flammenmeer

Einem rieſigen ſchwarzen Raubvogel gleich gleitet ein Kampfflugzeug durch die Lichtreihe der Startbahn, ſteigt empor, verliert ſich gegen die dunklen Wälder, die den Platz begrenzen.

Kurze Meldung am Koppelſtand: Erſte Maſchine gegen Liverpool geſtartet! Zuſammen mit anderen Geſchwadern ſollen wir heute einen der vernichtenden Schläge der deutſchen Luftwaffe gegen die wichtige engliſche Induſtrie- und Hafenſtadt am Merſey führen.

Wir fahren zum Start hinaus. Links von unſerer Fahrbahn ſteht über Hunderte von Metern hin Kampfflugzeug neben Kampfflugzeug. Lange haben wir auf unſerem Flughafen nicht mehr ein ſolches Bild lebendiger und geſammelter Kraft geſehen. Die ſchlanken, dunklen Maſchinen, deren Bugkanzeln im überhellen Mondlicht bläulich funkeln, recken ſich der Startbahn entgegen, großen Tieren gleich, die den Kampf wittern. Schweigend machen wir uns fertig. Über dunkle Städte und Dörfer, über die Silberbänder von Strömen und Kanälen jagt unſere He der Küſte entgegen. Wolkenloſer und ſternenklarer Himmel über dem Meer, zurückbleibende Leuchtfeuer, dann ſind wir allein über der unendlichen Weite der Nordſee.

Kurz vor der engliſchen Küſte wendet ſich der Flugzeugführer zurück: „Achtung auf die Nachtjäger!" Wie eine Reliefkarte liegt die engliſche Landſchaft im Mondlicht vor uns. In geſchicktem Anflug werden über der Küſte die erſten Flakſperren durchbrochen.

Ein Blick unſeres Beobachters auf die Uhr: „10 Minuten Flugzeit noch!" Neben uns, unter uns ſchießt die ſchwere Flak ein tolles Sperrfeuer. Der helle Himmel, durch den ſich die gekoppelten Lichtarme der Scheinwerfer taſten, wird immer wieder durch das Aufblitzen der ſchweren Granaten aufgeriſſen.

Aber noch verrät uns kein Brand, keine Exploſion die Hafenſtadt. Wir ſind die erſten Kampfflugzeuge, die für den für die ganze Nacht vorgeſehenen Angriff angeſetzt ſind. Spreng- und Brandbomben ſind die tödliche Laſt, die wir für das Hafenviertel, Docks, Speicher und Silos heranſchleppen.

Der Beobachtungsoffizier liegt bereits in der Bodenkanzel, um die deutlich unter uns erkennbare Landſchaft für den Anflug zu erkunden, als wir vor uns die erſten Bomben detonieren ſehen. Beim dritten Abwurf richten wir uns jäh auf. Ganz ohne jeden Übergang zeichnet ſich vor uns das Geſicht des Krieges ab, den wir gegen die Inſel führen. Eine rieſige, den ganzen Himmel dunkel-

rot aufreißende und über hundert Meter hohe Feuersäule erhebt sich jäh, wächst an zu einem lodernden Feuerwall, steht für die schreckliche Ewigkeit einer Minute über der Stadt und fällt dann in drei große Brandherde auseinander. In dieses flatternde Zusammenfallen schlagen jetzt die Bomben schwersten Kalibers aus den anderen Kampfflugzeugen, denen diese furchtbare Explosion da unten den Weg gewiesen hat. Vor uns zuckt es auf, Einschläge, Explosionen, Feuersäule neben Feuersäule, ein schauriges Bild, wie ich es auf allen meinen Flügen über der Insel noch nicht erlebt habe. In den wenigen Minuten des Anflugs zählen der Beobachter und ich an 30 bis in unsere Anflughöhe deutlich auszumachende Großfeuer, Brände, die nicht nur einzelne Hallen und Speicher, sondern ganze Gebäudeblocks umfassen müssen. Fast erscheint es wie ein wüster Traum. Vor Minuten war diese Stadt doch noch in Dunkelheit geborgen, und jetzt ist dort unten eine Hölle von Brand und Rauch, gegen die selbst die besten Abwehrmaßnahmen vergeblich sein müssen.

„Achtung!" Langsam winkt der Beobachter unseren Flugzeugführer in den befohlenen Zielraum ein. „Rechts über! Dort unten liegt der Mersey!" Im dunkelroten Widerschein der Brände zeichnen sich auf dem Wasser die Kais, Lagerhallen und Dockanlagen ab. Unsere Ladung von Spreng- und Brandbomben wird ausgelöst. Ich stolpere durch den engen Gang über den Bombenschächten nach hinten in die Wanne. Gleich müssen da unten unsere Bomben zünden. Gerade kann ich mich neben unseren Bordmechaniker niederkauern, als nach dem rötlich auflodernden Einschlag unserer schweren Kaliber unsere Brandbomben in die bereits brennende Stadt schlagen. Es sind heute die ersten Brandbomben. Über einen Hafenkomplex von anderthalb Kilometer haben wir sie gestreut, und jetzt flattert unter uns Brand neben Brand auf. Wir wagen uns vor Erregung kaum zu rühren. Eine solche riesige, beinahe unwahrscheinliche Wirkung haben wir selbst in unseren kühnsten Berechnungen nicht erwartet. Über die Fläche eines ganzen Stadtteils hin steht Brandherd neben Brandherd. Hunderte von sich rasch ausbreitenden Bränden, die an vielen Stellen bald zu einem einzigen Feuermeer zusammenschlagen. Wir stoßen noch tiefer hinab, können jetzt die brennenden Gebäude erkennen. Das ganze Hafenviertel ist ein Flammenmeer, in dem nur noch wenige Straßenzüge kein brennendes Gebäude aufweisen. Eine dunkelrot durchglühte Wolke von Brand und Rauch beginnt sich langsam über die Stadt zu legen. Noch im Abflug sehen wir die Detonationen der schweren Kaliber der nachfolgenden Kampfflugzeuge. Noch einmal sehen wir Brandbomben hinunterhageln. Dann bleibt nur noch ein riesiger Feuerschein, der uns weit begleitet, und in dem wir noch aus einer Entfernung von über hundert Kilometern das gelbliche Aufzucken neuer gewaltiger Explosionen wahrnehmen können.

Scheinwerfer versuchen uns den Heimflug zu verlegen. Von der Bombenlast befreit jagt unsere He hinab, die Schüsse unserer Bordwaffen pusten die lästigen Lichterarme aus. Ein einziger Scheinwerfer bleibt — ein gespenstisches Bild — aus seinem tastenden Kreis heraus von seiner Bedienung verlassen jäh stehen. Sein Licht weist gleich einem riesigen Wegweiser am englischen Frühjahrshimmel nach Liverpool hinüber.

Nach Mitternacht kehren wir heim. Alle Gespräche mit den Kameraden am Koppelstand, die mit uns angegriffen haben, bestätigen, daß Liverpool, eine der größten Industriestädte und Versorgungskammern der Insel, im Dröhnen der deutschen Bombenexplosionen dem furchtbarsten Morgen entgegengeht, der sich je über seinem Hafen und seinen Häusern erhoben hat.

Jagdglück im Atlantik

Viele Wochen sind wir in See. Viele tausend Seemeilen haben wir zurückgelegt, seit unser Schiff den Heimathafen verließ. Wir sind gefürchtete Jäger geworden in diesen Tagen. Von Grönland bis zum Äquator, bei Tag und bei Nacht, im Sturm und bei Sonnenschein waren wir auf der Pirsch; wir haben harte Schläge geführt gegen Englands Flotte. Wir haben seinen Handel gestört und Verwirrung in die Reihen des Feindes getragen. In allen Funkwellen wispert es: „Wo sind die German Raiders?" — Über alle Breitengrade warnt man: „Achtung vor German Raiders!" — Auf allen Schiffen, die den Atlantik queren, hält man Ausschau nach uns. Wir sind überall und nirgends!

Seit Wochen in See! Eine Leistung, die man für Schiffe unserer Klasse bis heute unerreichbar hielt. Sie ist zustande gekommen durch die Güte von Schiff und Mann. Vom Kommandanten bis zum jüngsten Matrosen hat jeder sein Teil dazu beigetragen. Kälte und Hitze, wenig Schlaf und anstrengenden Dienst, ständiges Angespanntsein im gleichförmigen Ablauf der Tage, das hat jeder bereitwillig auf sich genommen und nun? — Sind wir am Ende?

O nein! Noch hat uns das richtige Jagdglück nicht gelächelt. Bisher haben wir mühselig Tonne um Tonne erjagen müssen. Viele hundert Seemeilen wurden umsonst gewacht, ohne daß wir eine Mastspitze zu Gesicht bekommen hätten. Der große Schlag ist noch zu führen.

Unser großer Tag war noch nicht da.

Der 15. März 1941 unterscheidet sich in nichts von seinen Vorgängern. Es ist ein bißchen kälter geworden, denn wir kommen aus südlichen Breiten und steuern Kurs Nord. Die See ist mäßig bewegt, die Sonne scheint, und die Sicht ist gut. Der Morgen vergeht wie immer. Auf Oberdeck sind Matrosen damit beschäftigt, kleine Seeschäden zu beseitigen, andere hantieren mit Pinsel und Farbe, die Gefangenen der bereits versenkten Schiffe machen ihren üblichen Morgenspaziergang, die Freiwachen aus Maschinen und Kessel schöpfen frische Luft. Das Mittagessen geht vorüber, wer kann, haut sich in die Koje, es ist alles wie sonst. Und doch ist unser Glück schon am Werk und malt eine winzige Rauchfahne an den Horizont. Um 14 Uhr schallt die Titanenstimme der Lautsprecheranlage durch alle Decks: „Rauchfahne in Sicht! Schiff hält auf einen Dampfer zu!" Die gewaltige Stimme gellt in den Ohren der Wachen und dringt in den tiefsten Schlaf. Nur wenige

Minuten läßt sie den Müden Zeit, sich zu besinnen, dann kommt sie wieder: „Klar Schiff zum Gefecht!"

Im Nu ändert sich jetzt das Bild. Wie jagen die Männer durch Decks und Niedergänge, wie rasseln die Munitionsaufzüge, wie fauchen die Ventilatoren, wie schnell schließen sich die Schotten! Über tausend Mann sind wie vom Fieber erfaßt. Blitzschnell werden Persenninge entfernt, Granaten zurechtgelegt, Schwimmwesten umgehängt, Kopfhörer aufgestülpt, Gefechtsstationen besetzt:

Klar Schiff zum Gefecht!

Aus dem Rauchwölkchen, das unser Glück an den Horizont gemalt hat, ist ein Tanker geworden. Schwarz und klobig steht er über der Kimm. Unsere Maschinen laufen höchste Fahrt. Die Schrauben peitschen das Kielwasser zu weißen Bergen, das Vorschiff verschwindet in kochender Gischt.

Von den E-Meßgeräten kommen monoton die Abstände durch: „200 Hektometer! — 180 Hektometer! — 160 Hektometer — 150 Hektometer!"

Auf der Signalbrücke klappern die Morselampen: „What ship?"

Alle Gläser hängen an dem Tanker — drüben geschieht nichts.

Schlafen die Kerls am hellichten Tag?

Endlich antworten sie.

Der Signalmaat übersetzt die Blinke in Buchstaben: „W — h — a — t s — h — i — p — ?"

Ja, sind die drüben denn des Teufels! Geben sich nicht zu erkennen und fragen ein Kriegsschiff nach dem Namen.

Der Kommandant gibt Feuerbefehl.

„Achtung, — Turm Anton schießt!"

Dunkelbraune Rauchwolken hüllen uns ein, Pulverschleim schlägt sich feucht auf Gesicht und Händen nieder, gurgelnd rauscht ein dicker Brocken aus dem Rohr.

25 Sekunden vergehen, die voll Ungeduld gezählt werden. Dann steigt dicht neben dem Tanker eine Wassersäule aus dem Meer, wächst, wird zur riesengroßen Palme, die selbst die Masten an Höhe übertrifft, steht wie ein Ausrufungszeichen, wie ein donnerndes „Halt!" und fällt langsam wieder in sich zusammen.

Der Tanker dreht bei. Daß man doch immer erst massiv werden muß, bis die Tommies einen verstehen! Wieder klappern die Morselampen auf der Signalbrücke.

„Gehen Sie in die Boote. Stellen Sie den Funkverkehr ein!" — Das ist ein Befehl, der an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig ließ. Aber was tun die drüben auf dem Tanker? Sie besetzen das Heckgeschütz, sie funken wie wild — ja, sind die denn total verrückt geworden? „Mittelartillerie Feuer-

erlaubnis!" Alles ſtopft die Watte in den Ohren feſter, öffnet den Mund, hält den Atem an.

Eine Salve hat die Rohre verlaſſen. Wir können nicht bis zehn zählen, — ſchlägt ſie drüben ein. Ein Funkenregen ſprüht in der Mitte des Tankers auf, Fetzen von Holz und Eiſen wirbeln durch die Luft, eine pechſchwarze Rauchwolke breitet ſich langſam über die Decks — die hat geſeſſen.

Das Funken hat aufgehört; der Volltreffer hat außer der Brücke auch die Funkbude hinweggefegt. Der nutzloſe Widerſtand iſt gebrochen. Die Beſatzung geht in die Boote.

Eine halbe Stunde ſpäter klettern 40 Mann zu uns an Bord. Sie haben Schwimmweſten umgebunden und tragen Stahlhelme auf dem Kopf, aber unter der kriegeriſchen Kopfbedeckung ſtehen bleiche Geſichter mit verſtörten Augen. In drei Booten ſchaukelnd, haben ſie aus ſicherer Entfernung das Ende ihres Schiffes, des rund 7000 BRT großen Tankers mit angeſehen, und das war ein Bild, das ſie niemals vergeſſen werden. Dort das graue Kriegsſchiff, das Tod und Verderben aus ſeinen Rohren ſpeit, hier das verlaſſene Tankſchiff, das von Granaten zerriſſen wird. Sie hören noch das Berſten der Geſchoſſe, das Brechen der Schiffsplanken, ſie ſehen noch das Waſſer in die durchlöcherte Bordwand ſtrömen und Flammen über Brücke und Schornſtein zuſammenſchlagen. Mit ihren Gedanken ſind ſie noch bei ihrem ſterbenden Schiff, das ſich ein letztes Mal aufbäumt, um dann rauſchend in ſein feuchtes Grab zu fahren.

In Reih und Glied ſtehen die Gefangenen, bis der letzte Mann aus den Booten geborgen iſt. Der Erſte Offizier unſeres Schiffes geht an der Kolonne entlang.

„Wo iſt der Kapitän?"

Die Engländer ſehen ſich ſchweigend an. Einer tritt vor und ſagt:

„Der Kapitän iſt gefallen!"

Die Granate, die die Brücke zerſtört hat, hat auch ihn mitgenommen. Er hat mit dem Leben bezahlt, was auch ſeine 48 Kameraden hätte das Leben koſten können.

Wir laufen nach Norden. Dieſer Tag iſt noch nicht zu Ende.

Um vier Uhr trinkt man Kaffee bei uns an Bord. Für gewöhnlich iſt es eine halbe Stunde der Entſpannung, in der man mit den Kameraden zuſammentrifft und ſich einen Schlag erzählt. An dieſem ungewöhnlichen Tag iſt es anders. Kaum dampft der braune Trank in den Taſſen, da gellen ſchon wieder die Glocken in allen Decks:

„Alarm!"

Vergeſſen ſind Kaffee und Unterhaltung, vergeſſen die Kameraden an der Back. Das Lederzeug wird in der Kammer vom Haken geriſſen, Zigaretten

und Schokolade werden in die Taſchen geſtopft, ein ſchneller Blick in die Runde, iſt alles da, was ich brauche?

Los!

Die eiſernen Decks unter den Füßen fangen an zu zittern — wir gehen auf höchſte Fahrt. Atemlos kommt man auf der Gefechtsſtation an — ein Blick durchs Glas — da iſt er! Die ſchwarze Silhouette tanzt hin und her in dem Doppelkreis der Optik — jetzt ſteht ſie im Fadenkreuz — es iſt wieder ein Tanker!

Wieder beginnt das Spiel der Morſelampen: „What ship? — What ship?" — Der Tanker funkt!

Wieder fliegt der Befehl nach drüben: „Gehen Sie in die Boote. Ich eröffne das Feuer auf Sie!"

Der Tanker funkt!

„Feuererlaubnis!"

„Rrrumms — Rrrumms!"

Der Tanker funkt nicht mehr!

Die Beſatzung hat ein unwahrſcheinliches Glück. Die Salve iſt eine Kleinigkeit zu kurz gegangen und ſchlägt wenige Meter neben der Bordwand ein. Moraliſch aber hat ſie geſeſſen — alles ſtürzt ſich kopflos in die Boote.

Um 17 Uhr 10 beginnt die Verſenkung. Um 17 Uhr 20 hat der Tanker genug, er kentert. Fünf Minuten ſpäter geht das rauchende Wrack mit ſeinen rund 6500 BRT auf Tiefe.

Die Zahl unſerer Gefangenen vermehrt ſich um 45 Mann.

Männer, die lange in See ſind, brauchen Geſprächsſtoff. Heute haben ſie ihn. „Zwei Tanker innerhalb zweier Stunden, hoho — Kamerad, über tauſend Mann Beſatzung hat jeden Tag Geburtstagskinder — nehmen unſer Glück durchaus perſönlich. Koſtet ein paar Flaſchen Bier mehr für die Kameraden — was macht das aus — an ſolch einem Tag!" Es iſt eine verdammt gute Stimmung an Bord, aber der Abend wird doch nicht zum Feſt.

Es liegt etwas in der Luft! Man muß ein bißchen ſchlafen; wer kann, verholt ſich ſchon früh in die Koje, — das iſt eine wunderbare Sache. Da liegt man auf dem ſchmalen Polſter und wartet auf den Schlaf. Das Lederkiſſen knarrt ein wenig, wenn das Schiff rollt. Der Ventilator ſummt leiſe im Dunkel. Irgendwo ſchlägt Metall an Metall. Die Haarbürſte klappert im Kleiderſpind; „Klick — klack" macht das immerzu. Das ferne Summen, das ſind die Maſchinen. Hundert- oder hundertfünfzigtauſend Pferdeſtärken ſind da am Werk — das braucht ja keiner ſo genau zu wiſſen. Sie drehen die Schrauben immerzu — Tag und Nacht — Tag und Nacht — und werden nicht müde wie die Menſchen.

„..... — — — — — — zum Gefecht!"

Das letzte Wort des Alarmrufs dringt auch in den tiefſten Schlaf und rüttelt das Bewußtſein wach. Wie elektriſiert fahren die Schläfer aus ihren Lagern hoch. Ein Blick auf die Uhr: 2 Uhr 30! Heute braucht man keine Zeit mit dem Anziehen zu verlieren, denn man hat ja in Kleidern geſchlafen. An den Niedergängen ſtauen ſich ſchwarze Geſtalten. „Die Artillerie zuerſt! Laßt die Artilleriſten durch!“ Schweigend machen die anderen Platz. Wie Geſpenſter ſehen die Männer aus in der blauen Nachtbeleuchtung der unteren Decks.

Oben an Deck umfängt uns die Nacht mit ſchwarzem Mantel. Sekunden dauert es, bis ſich das Auge an die Dunkelheit gewöhnt hat. Langſam löſen ſich die Konturen aus dem Nichts: — Hier iſt das Bootskabel — hier iſt der Aufgang zum Vormars. 30 — 20 — 30 Stufen geht es hinauf.

Oben, auf der Signalbrücke, wird die Sicht beſſer. Von unten, von der Kommandobrücke, ſchimmert die Nachtbeleuchtung der Inſtrumente grünlich herauf. Immer weiter dringt das Auge. Vor uns die Geſchützturme, die Back mit weißem Bart, und da — rechts voraus — ein ſchwarzer Schatten!

Vorſichtig pirſchen wir uns heran.

Jetzt ſind wir Jäger in des Wortes wahrſter Bedeutung. Wir kennen das Wild nicht, das ſich hinter dem geheimnisvollen Schatten verbirgt. Iſt es ein britiſches Schlachtſchiff, ein Hilfskreuzer oder ein bewaffneter Handelsdampfer? Der Möglichkeiten gibt es viele; die meiſten ſind gefährlich für uns. Der Engländer hat ſeine halbe Flotte mobil gemacht, um gerade uns das Handwerk zu legen. Die Sicherheit der atlantiſchen Schiffahrtswege iſt für ihn eine Lebensfrage geworden. Seit Wochen ſieht er ſie durch ſchwere deutſche Seeſtreitkräfte aufs ernſteſte gefährlich bedroht — wir müſſen damit rechnen, jederzeit überlegene feindliche Seeſtreitkräfte vor uns zu haben.

Langſam verringert ſich der Abſtand zwiſchen uns und dem Schatten. Die Signalgaſten und die Männer vom Ausguck laſſen ihn nicht aus den Augen; wie feſtgewachſen hängen ſie an ihren Ferngläſern. Immer deutlicher hebt ſich der Schatten aus der Dunkelheit heraus. Bald iſt es klar, daß der Unbekannte kein Schlachtſchiff ſein kann. Aber was ſonſt? Minute auf Minute verſtreicht, und die Spannung ſteigt. Kein Menſch ſpricht ein Wort. Da — blitzſchnell fällt die Entſcheidung!

„R R R!“ nur drei Buchſtaben ſchickt er in den Äther.

„R R R!“ und unſere genaue Poſition.

Nur drei Buchſtaben — aber wir kennen ſie. Es iſt das Signal, das bisher alle unſere Operationen begleitet hat. Es iſt der Ruf, der uns in die Hände des Feindes ſpielen ſoll. Für engliſche Kriegsſchiffe iſt er beſtimmt, die da und dort auf der Lauer liegen.

Nur drei Buchstaben, aber die bedeuten: „German Raiders, deutsche Handelsstörer, stehen hier auf Position soundso.

Kommt — kommt, helft — helft!"

Jetzt zeigt sich, was es heißt, Kommandant eines deutschen Kriegsschiffes zu sein. Blitzschnell steht die Situation da, — blitzschnell muß gehandelt werden! Unser Kommandant handelt:

„Feuererlaubnis!"

Ein ungeheures, gelbes Licht sticht in die Augen. Für Bruchteile von Sekunden tauchen die Gesichter der Kameraden aus der Nacht, wie von Blitzlicht beleuchtet. Granate um Granate verläßt das Rohr und haut mit tödlicher Sicherheit in den schwarzen Schatten. Die Luft erzittert in der raschen Folge der Detonationen. Unsere Ohren sind taub vom Lärm, unsere Augen geblendet vom Mündungsfeuer.

Sekunden vergehen, Minuten — wer denkt daran, nach der Zeit zu fragen. Unsere Artillerie schweigt.

Die Stille bricht so plötzlich herein, daß es beinahe weh tut. Der Schatten drüben ist kein Schatten mehr. Flammen lodern aus seiner Mitte, und in ihrem flackernden Schein enthüllt sich das Geheimnis unseres Gegners: es ist ein bewaffneter Handelsdampfer, der sein Verhalten teuer bezahlt hat. Aber nicht lange hat er seine verräterischen Rufe in den Äther schicken können.

Bis auf wenige Hektometer sind wir an den brennenden Dampfer herangekommen. Unsere Artillerie hat ihr Vernichtungswerk endgültig eingestellt, denn wir kennen keine Rache. Das Elend drüben ist auch so groß genug.

Unbeschreibliche Szenen spielen sich an Bord des Handelsdampfers ab. Sein Deck ist mit Trümmern besät, der Schornstein wie ein Sieb durchlöchert, von der Brücke ist nur noch die Hälfte vorhanden. Flammen fressen sich am Teakholz der Aufbauten hoch und beleuchten taghell den Schauplatz der Tragödie.

Menschen laufen hin und her, ratlos, hilflos, gejagt von Todesangst. Ein, zwei Boote bringen sie zu Wasser — ein drittes stürzt ab — ein viertes bleibt in den Fallen hängen. Die Insassen stürzen ins Meer. Andere — von Panik erfaßt — springen so wie sie sind ins Wasser. Nur ab und zu verdecken Rauchwolken das grausige Bild.

Hellleuchtend schlagen die Flammen zum Himmel.

Wieder ist unser Kommandant vor eine schwierige Entscheidung gestellt. An seinem Entschluß hängt das Leben von zwei, drei Dutzend Menschen, deren Verzweiflungsschreie durch die Nacht zu uns herüberdringen, an seinem Entschluß hängt aber auch das Leben von über tausend deutschen Soldaten und die Sicherheit unseres schönen Schiffes. Weit ab von jedem heimatlichen Stützpunkt sind wir rings vom Feind umgeben. Das leuchtende Fanal am

nächtlichen Himmel ist nur zu geeignet, ihn uns auf den Hals zu schicken. Jede Viertelstunde an diesem Ort verbracht ist eine Gefahr für Schiff und Mann.

„Helft — helft!" Vielstimmig dringt der Ruf über die nächtlichen Wasser zu uns.

Unser Kommandant entscheidet:

„Was zu retten ist, wird gerettet!"

Das war ein Entschluß nach dem Herzen unserer Männer. Es bedarf kaum weiterer Befehle. In fieberhafter Eile geht der Oberbootsmann mit seiner Bootsmannsgruppe an die Arbeit. Dicke Rohrfender plumpsen an Deck, Jakobsleitern werden ausgebracht, Leinen klargemacht, Rettungsbojen bereitgelegt — die Schrauben beginnen zu mahlen, langsam laufen wir den Überlebenden entgegen.

„Schiff dreht steuerbord. Die Überlebenden werden an Backbord übernommen!" Der Bootsmann der Wache pfeift diesen Befehl aus. In singendem Tonfall, klar und deutlich, jedes Wort betonend, spricht er ihn ins Mikrophon. Seine Ruhe ist durch nichts zu erschüttern; er macht seinen Dienst, so wie er es seit Jahren gewohnt ist.

An der Backbordreling sammeln sich ein Dutzend dunkle Gestalten. Sie spähen angestrengt aufs dunkle Meer, von wo die Rufe immer deutlicher herüberschallen. Plötzlich zischt über ihre Köpfe ein blendendweißer Strahl. Der große Scheinwerfer im Vormars unterstützt das Rettungswerk. Wie scharfkantiger Stahl durchschneidet das Lichtbündel die Nacht. Wie eine helfende Hand streckt es sich denen da draußen entgegen:

„Hier ist die Rettung. — Mut! — Wir helfen euch!"

Wo der Scheinwerfer auf die See trifft, wird das Wasser wie grünes Glas. Er gleitet über Trümmer, treibende Riemen, über stille, dunkle Gestalten in hellen Schwimmwesten, die das Haupt gesenkt halten, die keine Hilfe mehr brauchen. Dann faßt er plötzlich ein Boot. Es ist so mit Menschen gefüllt, daß es fast zu sinken droht. Es tanzt auf den Wogen wie ein Ball, verschwindet, taucht wieder auf — — — im Gleichtakt bewegen sich die Riemen und treiben das Boot auf uns zu. Da — — — backbord querab erschallen neue Rufe. Der Scheinwerfer verläßt das Boot — es ist ja auf sicherem Kurs — gleitet wieder über Berge aus grünem Glas — sucht und sucht — und findet die Rufenden!

Drei Mann sind es.

Sie haben einen Balken vor sich, an den sie sich klammern.

Sie sind übergossen mit strahlendem Licht, und es sieht beinahe so aus, als lachten sie. Vielleicht lachen sie wirklich, vor Glück, dem Tode entronnen zu sein.

Der Führer des vollbeladenen Bootes hat die Situation erfaßt. Der Scheinwerfer, dieſe Brücke des Lebens, führt ihn zu ſeinen drei Kameraden. Im Boot ſelbſt iſt kein Platz. Am Dollbord feſtgeklammert, von Kameraden gehalten, ſchwimmen ſie der Rettung entgegen.

An der Backbordreling arbeiten unſere Männer wie die Teufel. Leinen fliegen durch die Luft, werden belegt, gelöſt, belegt, ſo wie das irrſinnig an unſerer Bordwand tanzende Boot es braucht. Zentnerſchwere Fender zerren an ihren Armen, das ſteife Tauwerk reißt die Haut von ihren Händen, aber was dieſe Fäuſte gepackt haben, das halten ſie eiſern feſt.

Hier ſtehen Seeleute, die das tun, was das Geſetz von ihnen verlangt. Das Geſetz der Kameradſchaft zur See. Sie arbeiten ſchweigend. Nur der Oberbootsmann gibt ab und zu kurze Befehle: „Achterleine los!“ „Vorleine achteraus!“ „Feſt die Achterleine!“ — „Hiev auf!“ Einmal ruft eine Stimme dazwiſchen:

„Menſch — das ſind ja Chineſen!“

Niemand achtet auf die Stimme. Chineſen oder nicht, wen intereſſiert das? Hier ſind Menſchen in Seenot, und die werden gerettet.

Kleine, vor Näſſe triefende Geſtalten ſtolpern an Deck und laſſen ſich faſſen, ſobald ſie feſten Boden unter den Füßen ſpüren. Sie ſind zu Tode erſchöpft. Immer mehr werden von ſtarken Fäuſten an Deck befördert. 10, 20, 25 — aus einem einzigen Boot! Die Kälte ſchüttelt ihre Körper, ihre Augen ſind geſchloſſen oder irren flackernd über ihre Retter. Noch können ſie nicht glauben, daß ſie dem Leben zurückgegeben ſind. Der ganze Haufen Unglück wird ins Lazarett befördert. Das wird eine lange Nacht werden für unſere Sanitätsoffiziere.

Es wird auch eine lange Nacht für uns. Wir ſind jetzt mitten drin im Trümmerfeld. Hier krabbelt einer über die Jakobsleiter an Bord. Dort wird ein anderer mit der Rettungsboje gefiſcht. Mal an Backbord, mal an Steuerbord. Viele treiben vorbei, die auf keinen Zuruf hören, die keine Rettungsboje ſehen, die keine Leine faſſen. Fragend ſtarren die weit geöffneten Augen zum Himmel, als ſuchten ſie dort die Löſung für das Rätſel dieſer Nacht.

Der brennende Dampfer iſt geſunken. Nur wenige von uns haben darauf geachtet. Noch einmal ſtreicht der Scheinwerfer weit über die See. Das Rettungswerk iſt beendet. Langſam nimmt unſer Schiff die Fahrt auf.

Plötzlich kommen von irgendwo unterdrückte Rufe.

An Backbord entſteht Bewegung. Der Scheinwerfer flammt zum zweitenmal auf. Im letzten Moment fiſcht er noch ein Boot aus dem Dunkel. Es iſt gekentert und ragt kaum über die Waſſeroberfläche. Fünf Mann klammern ſich an ſeinen Kiel, dauernd von Seen überſpült. Unter unſäglichen Mühen werden vier von ihnen vom fahrenden Schiff aus gerettet, der fünfte ertrinkt

vor unſeren Augen. Seine Hände hatten nicht mehr die Kraft, ſich an der Rettungsboje zu halten.

Noch ein Opfer mehr auf Englands Konto.

In dieſer Nacht wurden 36 Mann gerettet. Von 75 Mann eines in engliſchen Dienſten fahrenden 8300 BRT großen Frachters fanden 39 den Tod, darunter der Kapitän.

Keiner, der dieſe Nacht erlebt hat, wird ſie je vergeſſen.

Schon bedrängt der junge Tag die Nacht. Was bleibt uns noch zum Schlafen? Nicht viel! Wer wachfrei iſt, fällt, ſo wie er von oben kommt, todmüde auf ſein Lager. Die Körper ruhen — aber die Sinne bleiben auf Alarm geſchaltet.

Als um 7 Uhr 5 die Alarmglocke aufs neue durch die Decks tönt, dauert es keine Sekunde länger als ſonſt, bis alle Mann auf Gefechtsſtationen ſtehen. Der wievielte Alarm iſt das heute ſchon? Wir rechnen immer noch „heute". Geſtern, die Nacht, der Morgen, das iſt alles ein Tag. Ein Tag, der ſchon viele, viele Stunden zählt, und der noch immer kein Ende zu nehmen ſcheint.

Rechts voraus — da iſt wieder der Feind! Klein, unſcheinbar ſteht er am Horizont. Und doch braut ſich dort, in dem lächerlichen Punkt, ſchon das Schickſal über 40 oder 50 Menſchen zuſammen. In die Hand eines einzelnen iſt ihr Schickſal gegeben, in die Hand ihres Kapitäns. Wie wird er ſich entſcheiden? Wird er an das Leben ſeiner Kameraden denken? Wird er den Weiſungen eines in Sicherheit ſitzenden Reeders oder Schiffahrtsminiſters folgen? Noch wiſſen wir es nicht.

Eine Viertelſtunde ſpäter donnern die Kanonen.

Die Entſcheidung iſt gefallen. Der Kapitän hat unſeren Anruf nicht beantwortet. Er hat unſeren Warnungsſchuß mißachtet. Er hat unſeren Befehl, in die Boote zu gehen, nicht ausgeführt. Er hat nur eines getan: gefunkt. Wir ſtehen wieder vor dem eiſernen Muß, ein Schiff in Grund zu ſchießen, das von ſeiner Beſatzung noch nicht verlaſſen iſt. Granate um Granate jagt hinüber, bohrt ſich in Eiſen und Stahl, vernichtet ſchuldiges und unſchuldiges Leben. Unſere Kanonen ſprechen eine harte, aber eindringliche Sprache.

Der Dampfer funkt, bis die Apparate in tauſend Fetzen fliegen.

In Rauch und Flammen gehüllt liegt er da. Um ihn herum treiben ſchwarze Punkte im Waſſer. Wir können nicht erkennen, ob es Trümmer ſind oder Menſchen. Zwei Boote löſen ſich von dem kenternden Schiff. Kaum ſind ſie 300—400 Meter entfernt, da wird das Wrack vom Atlantik verſchlungen.

Wieder 4300 BRT weniger.

Langſam laufen wir den ſchwer arbeitenden Booten entgegen. Sie haben es plötzlich eilig, zu uns zu kommen. Sie haben es ſo eilig, daß ſie ſogar ihre

Kameraden, die noch in der See treiben und ums nackte Leben kämpfen, ihrem Schickſal überlaſſen. „Da ſoll doch der Deubel dreinſchlagen!", einer von uns hat es ausgeſprochen, aber alle denken es. „Laßt die nur kommen!"

Das erſte Boot kommt längsſeits. Ungefähr 20 Mann ſitzen darin, ſehr alte und ſehr junge, darunter vier bis fünf Verletzte. Der Erſte Offizier übernimmt wie immer perſönlich die Leitung des Bergens. Minuten ſpäter ſind trotz der rauhen See alle 20 in Sicherheit. Das zweite Boot kommt. Unter den 18 Inſaſſen befindet ſich der Kapitän. Der trägt eine goldbetreßte Mütze und einen weißen Sweater. Das Boot tanzt wie toll an unſerer Bordwand auf und nieder. In den Pauſen zwiſchen den einzelnen Wogen ſpringen die Engländer an Jakobsleitern und Rettungsleinen und klettern hoch.

Zehn Mann ſind oben, ſieben Mann und Kapitän ſitzen noch im Boot. Da ruft der Erſte Offizier „Stopp!" — die Leinen, die das Boot halten, werden losgeworfen. „So, nun gehen Sie Ihre Kameraden holen, die dort noch ſchwimmen!" — Verdutzte Geſichter ſehen uns an, ein Moment des Zögerns, dann beginnen ſie die ſchweren Riemen zu bewegen. Im Davonfahren richtet ſich der Kapitän auf und ruft herüber:

„Können wir zu dieſem Schiff zurückkommen?"

„Natürlich kommen Sie zurück!" Was dieſer Herr Kapitän ſich eigentlich denkt!

Nach einer guten halben Stunde iſt das Boot zurück. Statt acht hat es jetzt 13 Inſaſſen. Die fünf neuen ſind nicht mehr ſo kräftig wie die anderen. Einer hängt außenbords, feſtgebunden mit einer Leine. Ein anderer liegt auf dem Bauch, quer über das Boot. Seine Beine hängen im Waſſer. Ein Dritter liegt unter Decken auf einer Ruderbank. Sein Geſicht iſt bleich und blutig. Ein ganz Junger ſitzt gekauert achtern im Boot. Seine linke Hand iſt von einem Granatſplitter zerſchmettert. Und dieſe armen Teufel hätten — von ihren eigenen Landsleuten im Stich gelaſſen — alle erſaufen müſſen!

Was nach mühſeliger Arbeit unſerer Männer an Bord gehievt wird, iſt noch trauriger, als es da unten im Boot ausſah.

Der ſtille Mann unter den Decken hat einen Splitter ins Genick bekommen, dem, der quer über dem Boot lag, ſind beide Beine zerſchmettert worden. Sie wimmern und ſtöhnen, das Lazarett iſt gefüllt mit Schwerverletzten, die Ärzte haben alle Hände voll zu tun, nicht einmal zum Eſſen kommen ſie.

Jetzt haben wir innerhalb kurzer Zeit ſchon vier Dampfer verſenkt. In dem Zwiſchendeck drängen ſich rund 200 Überlebende. Allmählich wird uns klar, daß dieſer Erfolg nicht von ungefähr kommt. Es ſcheint ziemlich ſicher, daß wir in einen eben aufgelöſten Geleitzug geraten ſind. Es iſt auch ziemlich ſicher, daß wir noch mehr Beute zu erwarten haben. Warten wir, wie unſer Kommandant ſich entſcheidet. Er wird ſchon das Richtige tun.

„Kurs 360°!"

Zufrieden steht jeder auf seinem Posten. Es geht weiter hinter versprengten Dampfern her. Unser großer Tag ist noch nicht zu Ende.

Die Ausguckposten sind verdoppelt. Hundert Augenpaare suchen den Horizont ab. Wer müde ist, spürt es kaum. Schon lange, bevor die Alarmglocken gellen, weiß der Mann vor dem Kessel, genau wie der Vormars: Sie sind schon wieder hinter einem her.

Knapp drei Stunden nach der letzten Versenkung, um 10 Uhr 45, lärmen die Alarmglocken zum fünftenmal. Zum fünftenmal springt alles auf, rast durch die langen Decks, stürzt die Niedergänge hoch, steht Minuten später auf Gefechtsstation. Zum fünftenmal klappern die Morselampen ihr: „What ship?" Zum fünftenmal rauscht ein dicker Brocken aus dem Rohr und pflanzt dem Engländer eine „Palme" vor den Bug. Zum fünftenmal setzt ein Kapitän das Leben seiner Besatzung aufs Spiel, beachtet unsere Warnung nicht und funkt. Zum fünftenmal sind wir gezwungen, das Feuer zu eröffnen, ehe auch nur ein Mann sich in Sicherheit bringen konnte!

Es ist immer dasselbe. Nur die Namen der Schiffe ändern sich. Dieses Mal ist es ein Frachter von 3500 BRT. Zum Glück seiner Besatzung besinnt sich der Kapitän nach der zweiten Salve eines Besseren. Er stellt das Funken ein und läßt die Boote zu Wasser.

Kaum sind sie in Sicherheit, beginnen wir mit der Versenkung. Dieser Bursche ist besonders zäh. Gekentert, den Rumpf mit Granaten gespickt, treibt er auf einem Luftkissen kieloben wie ein Wal dahin. Wir müssen ihm erst eine lange Reihe von Luftlöchern in den Bauch schießen, bis er sich entschließt, prustend auf Tiefe zu gehen.

44 neue „Gäste" kommen an Bord.

Der Rollenoffizier ringt die Hände. Wo soll er den Segen nur so schnell unterbringen. Glücklicherweise sind unter den 44, außer dem Kapitän, keine Verletzten. Den Kapitän allerdings hat es erwischt. Ein Splitter hat ihm ein faustgroßes Stück Fleisch aus dem Schenkel gerissen. Dieses Argument muß ihn bewogen haben, sich unseren Anordnungen zu fügen. Pfeiferauchend begibt er sich ins Lazarett; für ihn ist dieser Krieg zu Ende. Kaum ist der letzte Mann unter Deck, wird „Backen und Banken" gepfiffen. Diese Tommies haben Glück. Nicht jeder, der geknackt wird, kriegt gleich was Warmes in den Magen.

Unser Schlachtschiff braust weiter nach Norden. Sein scharfgeschnittener Bug zerteilt die Wogen des ewig unruhigen Atlantik, daß sie zornig rauschen. Das Wasser ist grau geworden wie Blei. Wie schmutzige Vorhänge hängen Regenböen am Horizont und verschlechtern die Sicht. Salzluft beizt die Gesichter. Die Augen brennen. Wer auf Ausguck steht, hat keine Zeit, daran

zu denken. An seiner Aufmerksamkeit hängt die Sicherheit von tausend Kameraden. Jeden Augenblick kann ein kaum sichtbares Rauchwölkchen an der Kimm entlangziehen. Jeden Augenblick kann eine Mastspitze wie ein winziges Pünktchen über ferne Wellenberge ragen.

Quälend langsam rinnt die Zeit dahin. Von Zeit zu Zeit geht ein Ruck durch den Körper — noch fester pressen sich die Augen an das Glas —, ach, es war nur eine ferne Wolke, eine spitze See, die die überwachen Sinne narrte. Erscheint die kleine Rauchfahne aber in Wirklichkeit am Horizont und verrät den Feind, dann ist alles andere vergessen. Selbst Kälte, Müdigkeit und harter Dienst. Heute, am Ende eines langen Tages, ist es nicht anders.

Um 17 Uhr 45 kommt die Sichtmeldung vom Vormars.

Unverzüglich sind alle Gefechtsstationen besetzt.

Bald geht ein sechstes Schiff, wieder ein Frachter, zu den Fischen, mit ihm weitere 5200 BRT britischen Handelsschiffsraums. 39 Mann stehen an Deck, die gesamte Besatzung, vom Kapitän bis zum Schiffsjungen.

Die Dämmerung neigt sich über einen langen glorreichen Tag. Das Jagdglück hat uns zugelächelt wie noch nie auf dieser Unternehmung.

Sechs Dampfer sind von uns zur Strecke gebracht, 33 000 BRT versenkt, 260 Überlebende geborgen.

Eine Verwirrung ist in die Reihen der feindlichen Schiffe getragen, die noch Wochen anhalten wird. Deutsche Schlachtschiffe im Atlantik. Das hat Albion sich nicht träumen lassen. In allen Funkwellen wispert es: „Wo sind die German Raiders?" — über alle Breitengrade warnt man: „Achtung vor German Raiders!" Unser Kurs ist unbekannt. Wir sind überall und nirgends.

Wie sagt man an Land von den Seeleuten? „Die Matrosen hüpfen von Mast zu Mast und singen fröhliche Lieder!"

Wer das Seemannsleben kennenlernen will, der muß es so erleben, wie wir es erlebt haben. 24 Stunden in ständiger Bereitschaft. 24 Stunden ohne richtigen Schlaf. 24 Stunden von Alarmen hochgeschreckt. 24 Stunden — angefüllt mit Erleben, das für ein ganzes Menschenalter ausreichen würde.

Condor-Erfolge

Wie fest der deutsche Blockadering um die britische Insel geschlossen ist, das haben soeben wieder deutsche Fernkampfflugzeuge bewiesen. Nicht nur bis weit nach Westen in den Atlantik reichen unsere Flugzeuge, sondern auch nördlich der Insel überwachen sie die für England so lebenswichtigen Wasserwege. Urplötzlich sind sie da, und weder die Sicherung durch Flugzeuge noch der Schutz durch Zerstörer hindern ihre Angriffe. Die heute zurückgekehrten Besatzungen sind besonders erfolgreich gewesen. Ein Kampfflugzeug hat einen für England fahrenden Dampfer von 7000 BRT. erwischt. Die Besatzung hatte nicht die geringste Lust, sich auf ihre Abwehrwaffen zu verlassen, sondern ging sofort, als das deutsche Flugzeug anflog, in die Boote. Aber auch in den Rettungsbooten fühlten sie sich nicht sicher. Sie kamen nicht schnell genug vom Schiff weg, und als die Deutschen ihren ersten Angriff geflogen hatten, sprangen sie wieder auf ihren Frachter, rissen sich die Hemden vom Leib und winkten den Fliegern zu. Darauf ließ der Flugzeugführer ihnen Zeit, erneut in die Boote zu gehen und vom Dampfer fortzurudern. Erst als sie von ihrem Schiff freigekommen waren, flog der „Condor" den Frachter von neuem an und hat ihn dann, wie die Fernkampfflieger sagen, „in aller Muße vernaschen" können.

Fast zur gleichen Zeit hatte ein anderes Fernkampfflugzeug ein Vorpostenboot vernichtet. Der Funker war gerade dabei, die Erfolgsmeldung abzusetzen, da wurde die Besatzung schon wieder alarmiert. Bei dem prächtigen Wetter hatte man weiteste Sicht, und der Frachter von gut 2000 Tonnen, der sich als Einzelfahrer durch die deutsche Blockade hindurchmogeln wollte, war plötzlich von den deutschen Fernkampffliegern entdeckt. „Die eine Bombe", so berichtet der Funker, der diesen Angriff miterlebte, „fiel genau aufs Heck, und die andere Bombe muß unter dem Schiff detoniert sein. Die Leute, die zunächst wacker geschossen hatten, gingen in die Boote, und der Frachter sackte achtern ab. Wir selbst hatten ein Loch so groß wie eine Faust im Leitwerk. Aber das machte unserem ‚Condor' gar nichts aus. Wir waren einigermaßen wieder zur Ruhe gekommen, da meldete der zweite Flugzeugführer ‚Land in Sicht'. Na, es war kein Land, sondern ein dicht geschlossener Geleitzug, also schon wieder eine anständige Beute für uns. Aus rund 20 Handelsschiffen setzte er sich zusammen, sechs Zerstörer und drei kleinere Bewacherfahrzeuge waren dabei. Außerdem

kreiſten auch noch drei Zerſtörer-Flugzeuge über dem Geleitzug. Glücklicherweiſe ſtellte ſich eine Regenwolke uns zur Verfügung. Unſer Kommandant zog hinein, und dann konnten wir ganz überraſchend aus der Wolke heraus auf das einzige beladene Schiff des Geleitzuges herunterſtoßen. Rund 7000 BRT. lagen da unter uns. Die britiſchen Zerſtörer hatten uns noch gar nicht geſehen, und auch die Flugzeuge hatten uns nicht bemerkt. Wahrſcheinlich iſt die Detonation unſerer Bomben erſt das Zeichen zum allgemeinen Alarm geworden. Die Bomben hatten ganz prima hingehauen. Es gab eine mächtige Exploſion, der bekannte ſchwarze Rauch ſchoß heraus, dann ein mächtiger Feuerſchein. Dieſer Brite war vernichtet."

Und noch ein dritter Kommandant hat ſoeben auf dem Gruppengefechtsſtand eine ſtolze Erfolgsmeldung abgeben können. Auch er hat auf Englands nördlicher Zufahrtsſtraße britiſche Frachter bekämpft. Der erſte, den er an dieſem Tag ſichtete, war ein Schiff von 5000 Tonnen, das offenbar auf Grund irgendeiner Beſchädigung von ſeiner Beſatzung verlaſſen worden war. Die Rettungsboote trieben dicht bei ihm, aber die Briten hatten den Dampfer nicht verlorengegeben. Im Gegenteil, er war ihnen ſo wertvoll, daß ſie einen Zerſtörer zu ſeinem Schutz zurückgelaſſen hatten. Obgleich der Zerſtörer ganz dicht bei dem Dampfer lag, griff das Flugzeug den Frachter an. Zwei Bomben detonierten unter dem Schiff. Eine vor dem Schiff. Trotz des Zerſtörers war dieſer Angriff gelungen.

Gleichzeitig mit dem Fünftauſender war ein anderer Frachter geſichtet worden, doppelt ſo groß und unter dem Schutz eines Kanonenbootes. Auf dieſen Zehntauſender wurde der nächſte Angriff geflogen. Wieder detonierten zwei Bomben unter dem Schiff. Die dritte Bombe detonierte dicht hinter dem Heck und muß zum mindeſten die Ruderanlage beſchädigt haben. Das Schiff ſtoppte. Eine mächtige Ölſpur kennzeichnete die ſchwere Beſchädigung, die es erlitten hatte.

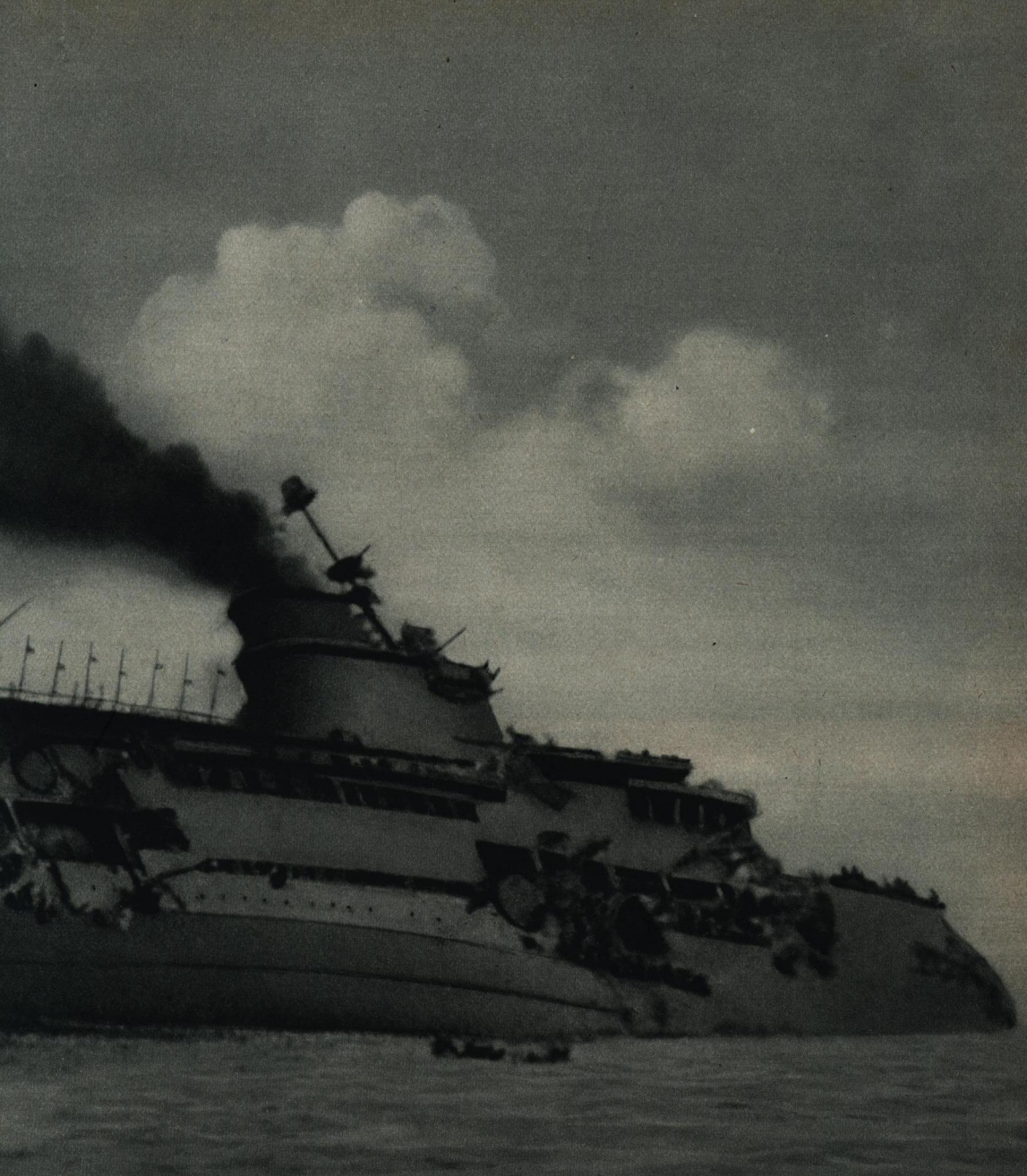
Nun wurde es für die deutſchen Flieger höchſte Zeit, an die Heimkehr zu denken. Der Brennſtoffvorrat ging zur Neige, und jetzt brauſte zu allem Überfluß plötzlich ein Zerſtörerflugzeug heran. Aber auch es war nicht aufmerkſam genug, und es iſt ja auch gar nicht ſo einfach, ein im Tiefſtflug über das Waſſer jagendes Flugzeug zu erkennen. Wenig ſpäter jagte eine Spitfire auf den Condor los. Der zog in die Wolken, tauchte dann über den Wolken heraus und mußte wieder hinein in die Wolken, denn auch über ihm war eine Spitfire. Es blieb nichts andres übrig, als eine Zeitlang in den Wolken zu fliegen. Trotz auftretender Vereiſung konnte ſich der Condor das erlauben. Nach kurzem Verſteckſpielen mit den Jägern war der Condor ihnen endlich entkommen.

Der Führer bei seinen Unterseebootsmännern in Wilhelmshaven

Reichsmarschall Göring beglückwünscht erfolgreiche Englandflieger

Großadmiral Raeder besucht ein Kriegsschiff

„Do 17" — Dornier-Fernaufklärer, die bis zu den Shetlands flogen



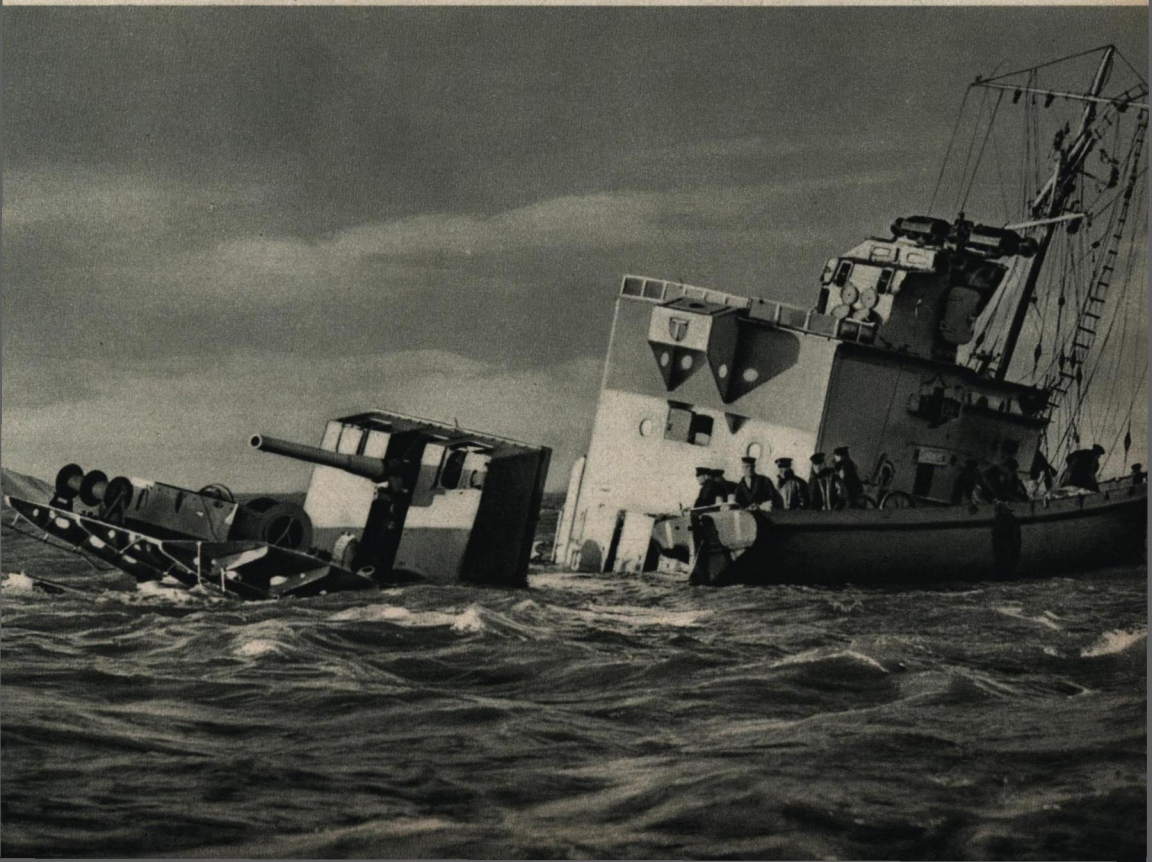
Der Untergang der „Courageous"

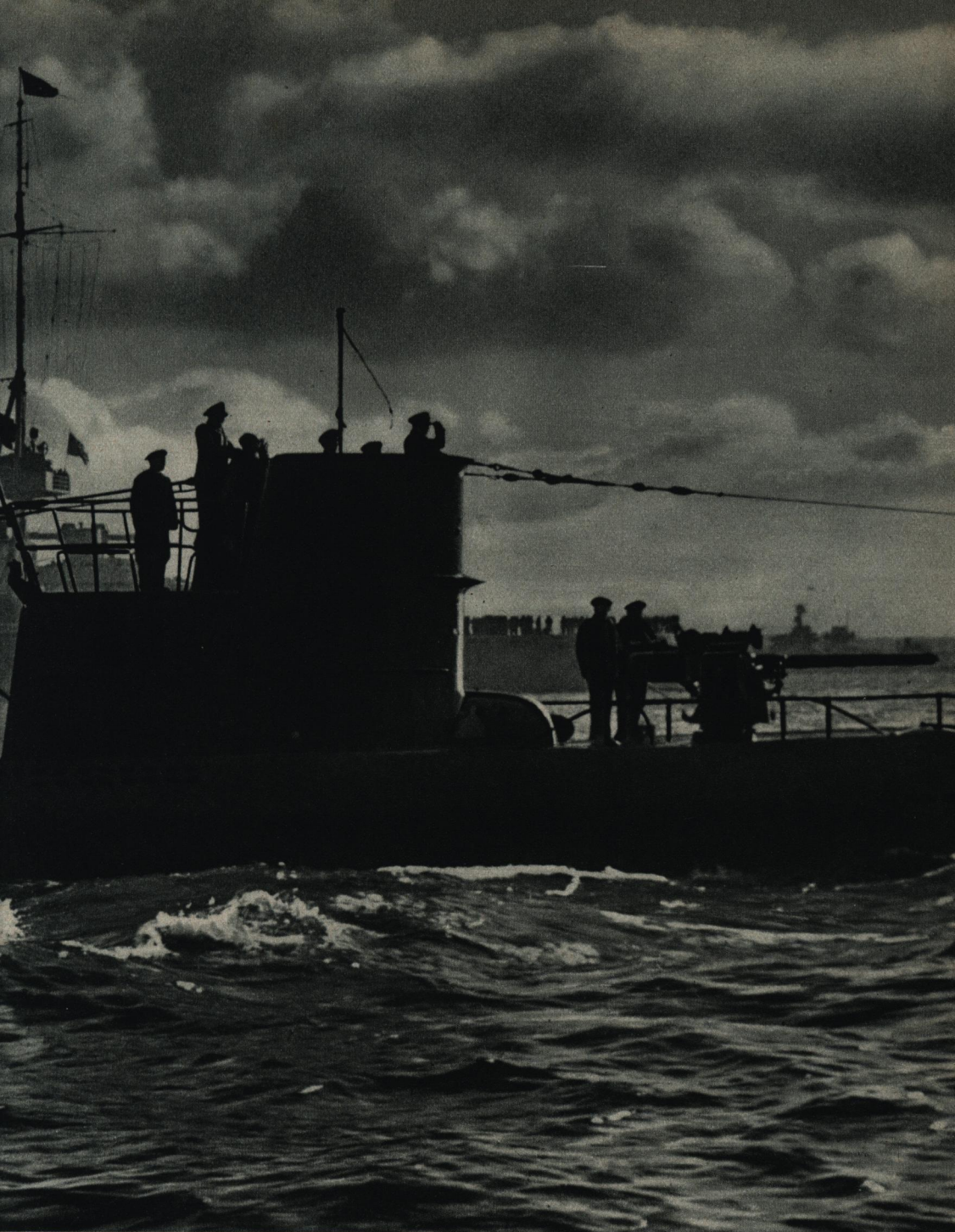
Getarntes Vorpostenboot

Deutsches Vorpostenboot vor der Kanalküste (Fernkameraaufnahme)

Beim Minenräumen

Der englische Torpedoboot-Zerstörer „Gipsy" auf eine Mine gelaufen





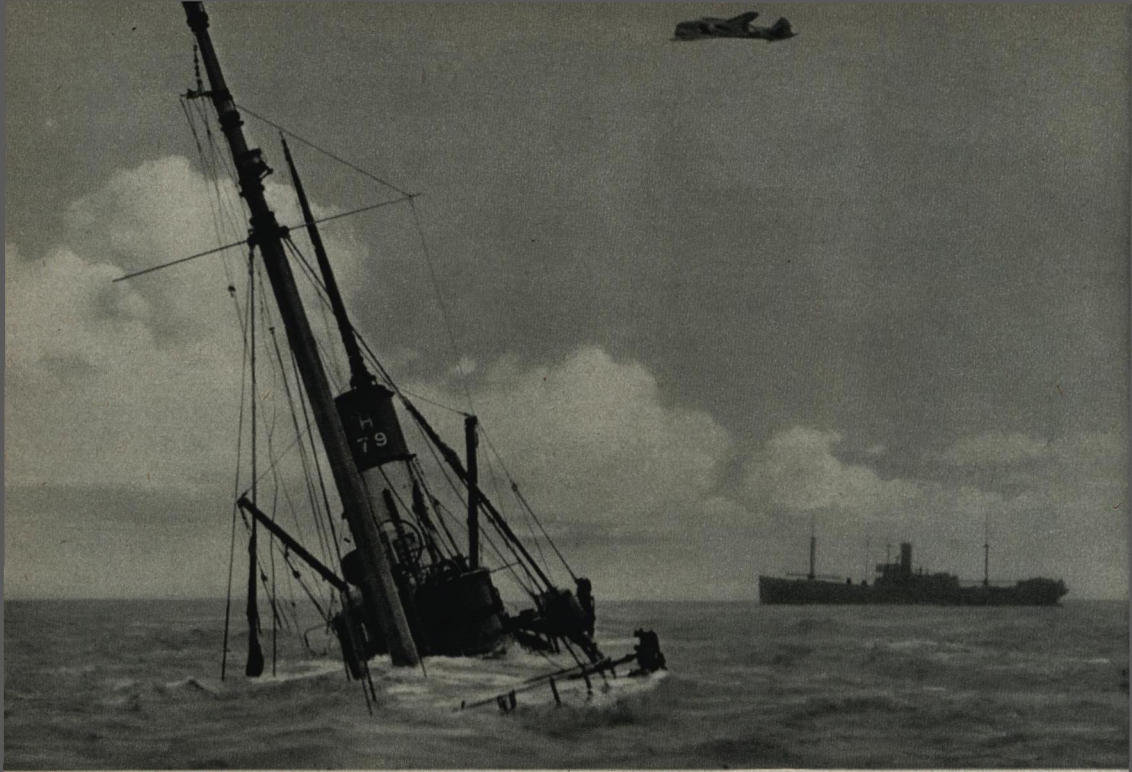
Ankunft der Sieger von Scapa Flow in Kiel

Unterseebootsjagd in der Nordsee

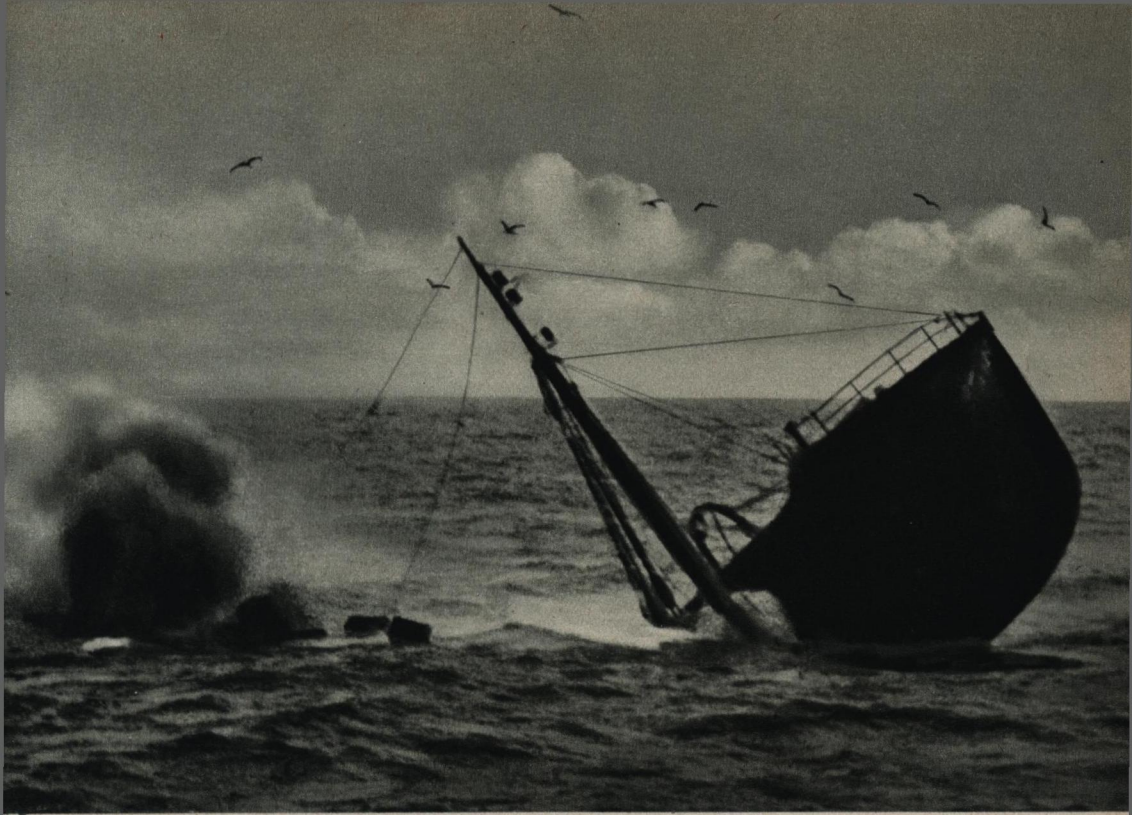
Minenräumboote im englischen Kanal

Minen an Bord eines Fahrzeugs der deutschen Kriegsmarine

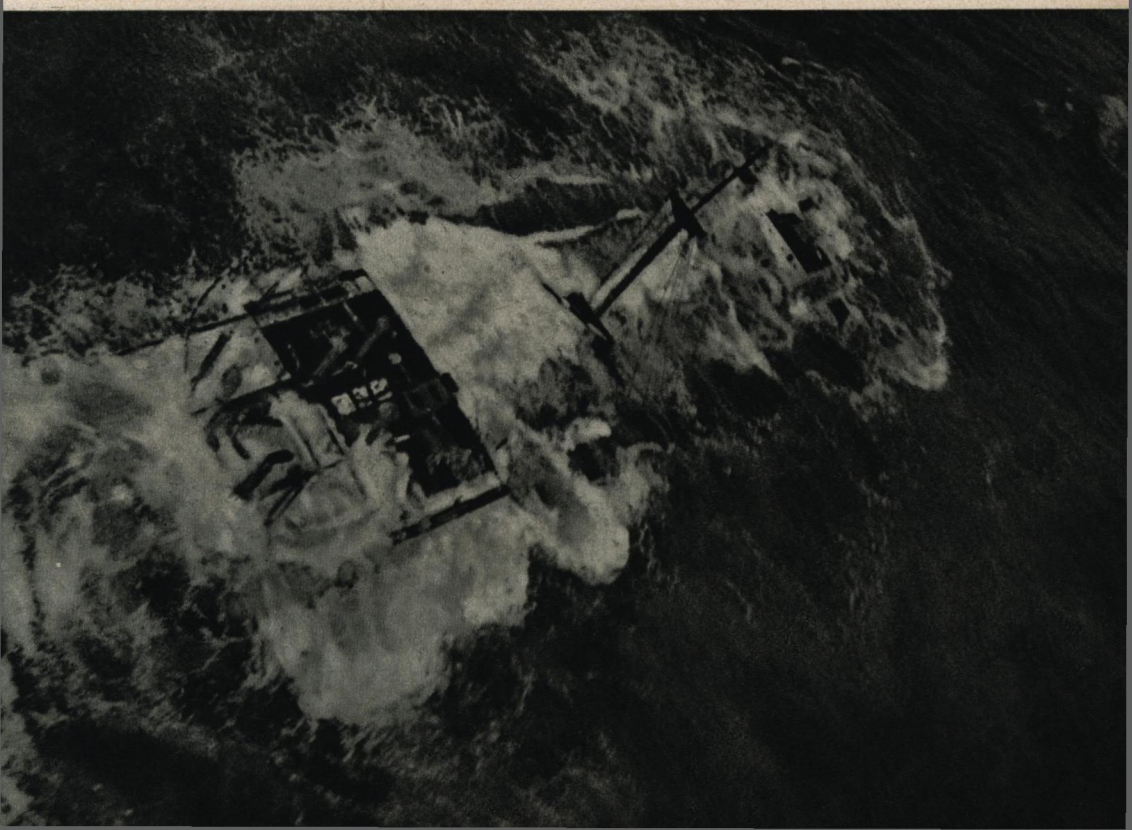
Die „Edinburgh" aus Sturzflug bombardiert



Schiffstrümmer vor Englands Todesküsten

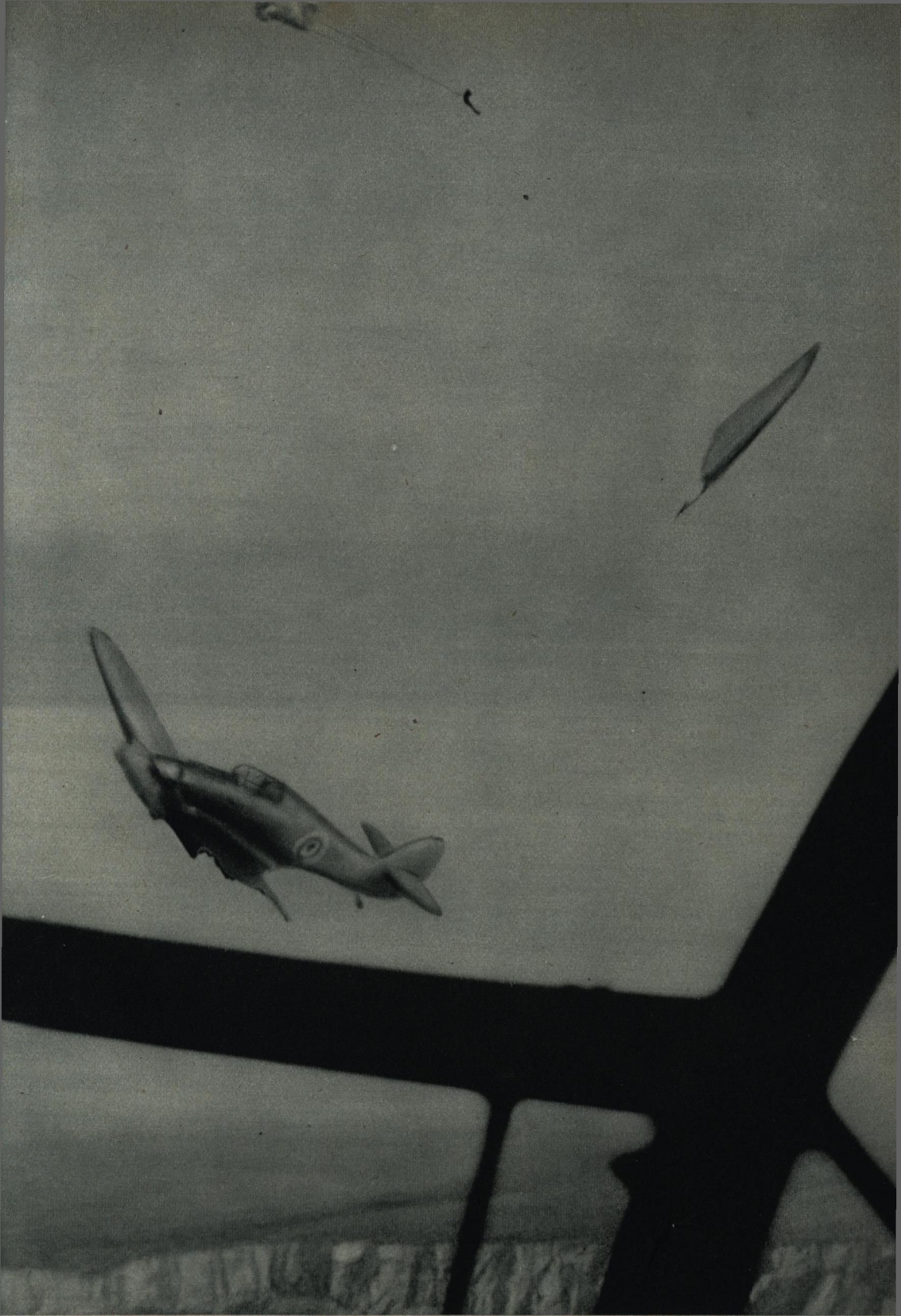


Schiffstrümmer vor Englands Todesküsten



Ein Messerschmitt-Jagdeinsitzer Me 109 jagt einen englischen Jäger

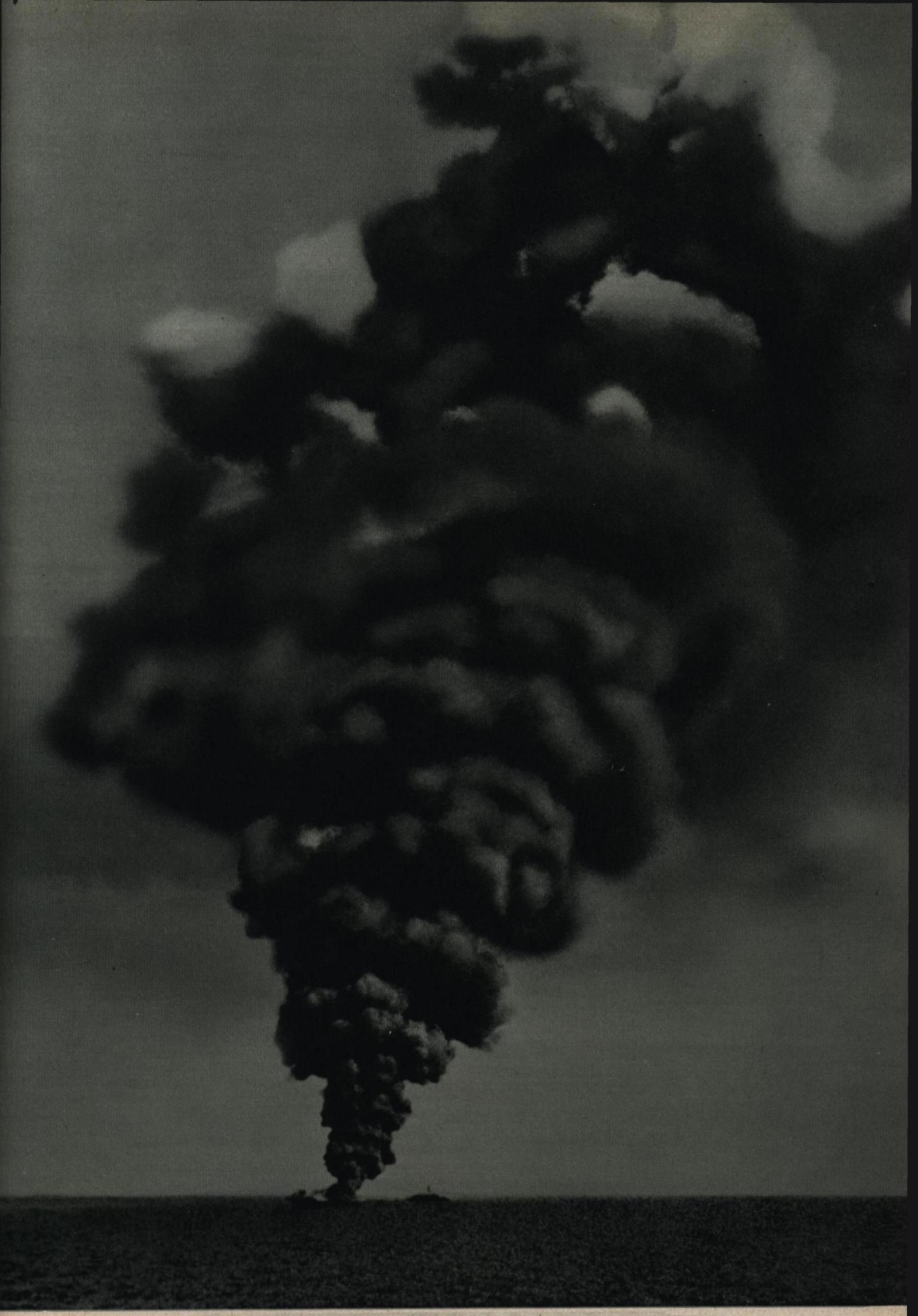
Deutsche Bomben auf britische Schiffe in einem Hafen an der Südostküste Englands



Eine Hurricane platzt auseinander. Der britische Pilot rettet sich mit dem Fallschirm

Unterseeboot in stürmischer See

Befehlsübermittlung an Torpedoboot durch Depeschenbeutel



Torpedierung des englischen Tankdampfers „Regent Tiger"

Flakgeschütz an der Kanalküste

Schütze einer Küstenbatterie

Schwere Flak eines Schlachtschiffes

Eine Eisschale überzieht das Schlachtschiff bei winterlicher Fahrt

Schweres Küstengeschütz der Marine-Artillerie beim Abschuß (links ist das Geschoß sichtbar)

Meßgerät der Küstenartillerie

Engla

in Sicht

Scheinwerfer sucht sein Ziel

Scheinwerfer an Flanderns Küste

Scheinwerfer und Leuchtspur der Flakgeschosse am Kanalhimmel

Bombenangriff auf den britischen Flugplatz Maidstone — (1) Flugplatzbauten, (2) Unterkünfte

Einsatzbesprechung mit den Flugzeugkommandanten

Das deutsche Fernkampfflugzeug Focke-Wulf „Condor"

Englischer Frachter durch das Sehrohr eines deutschen Unterseeboots beobachtet
(unmittelbar nach Abschuß des Torpedos aufgenommen)

Torpedotreffer auf englischem Frachter

Explodierende Mine

Stuka vor dem Start

Bombenladewagen hebt die „Brocken" an den Rumpf der Maschine

Der Motor eines Sturzkampfflugzeugs wird angeworfen

Startbereite Stukas im Küstennebel

Eine He 111 fliegt in England ein

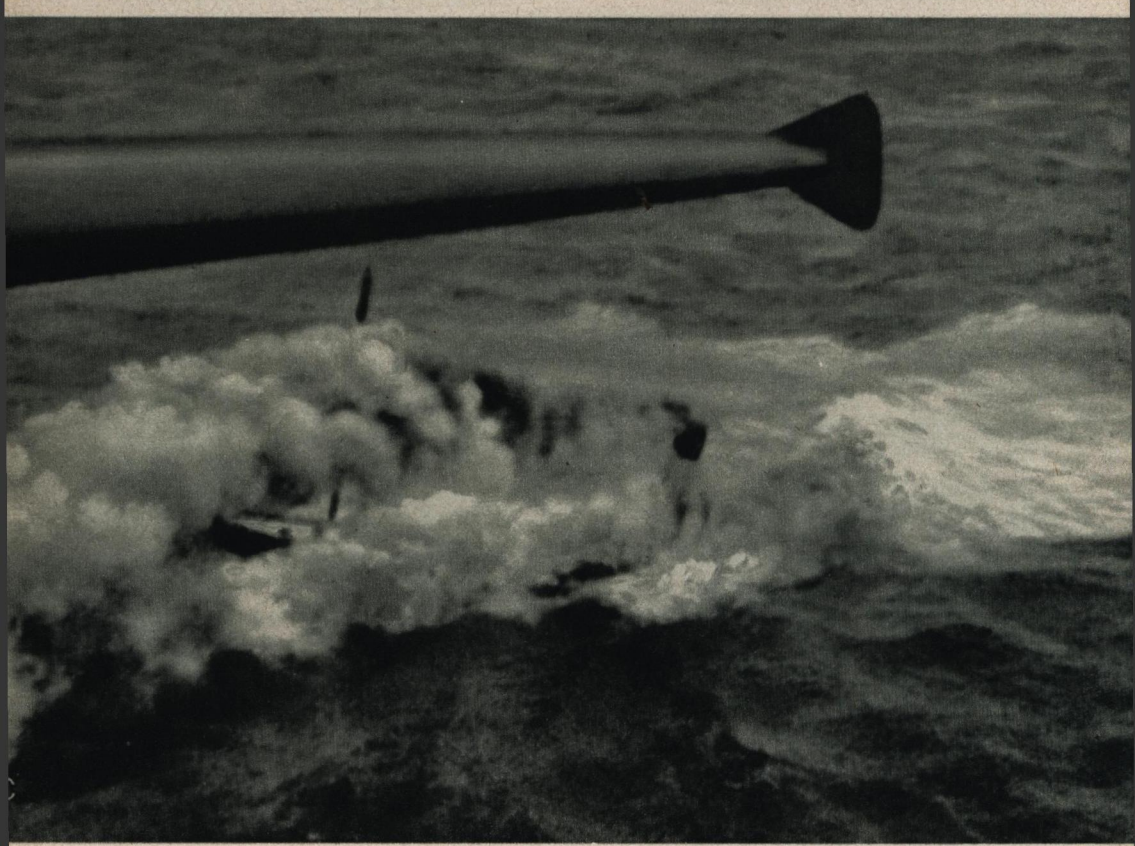
Bomben über England

Die Docks von London brennen

Das englische Unterhaus nach einem Luftangriff

Londons Feuerwehr „in Linie"

Bombenwirkung in Southampton



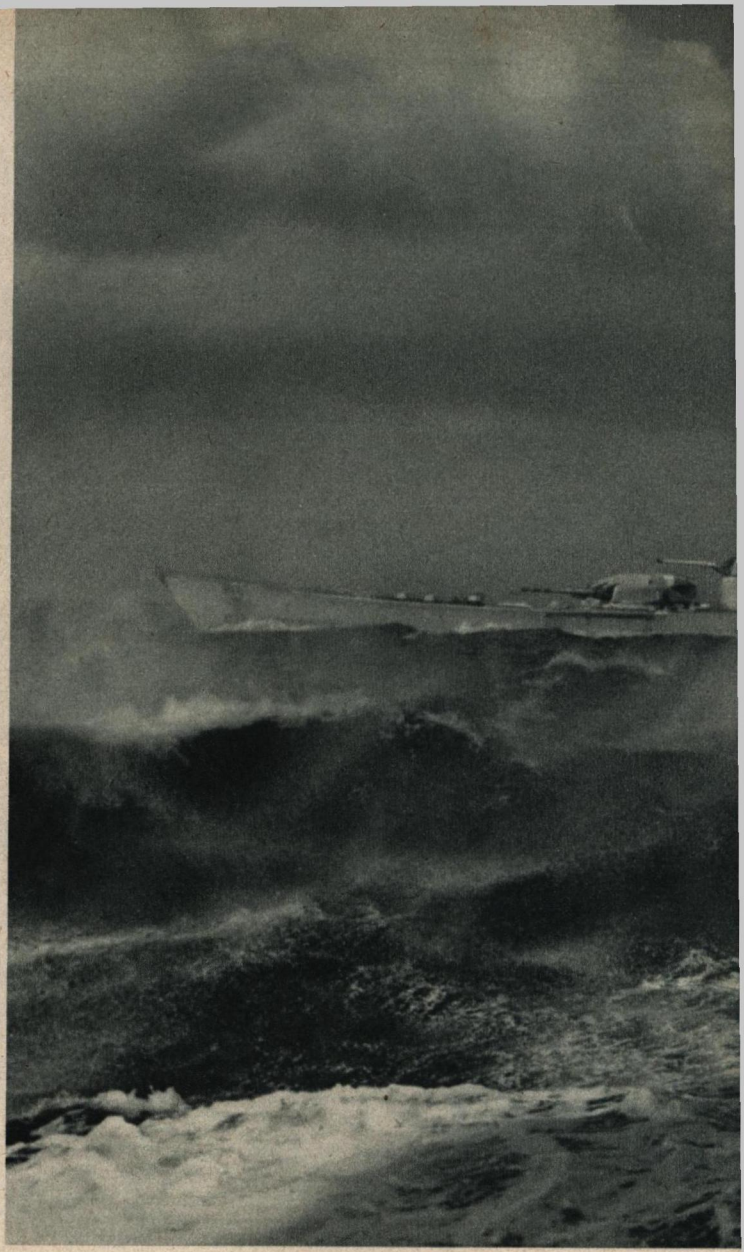
5000-Tonnen-Dampfer 300 km westlic

A: Die Bombe trifft das Vorschiff
B: Das Vorschiff ist überflutet

von Irland durch Bombentreffer versenkt

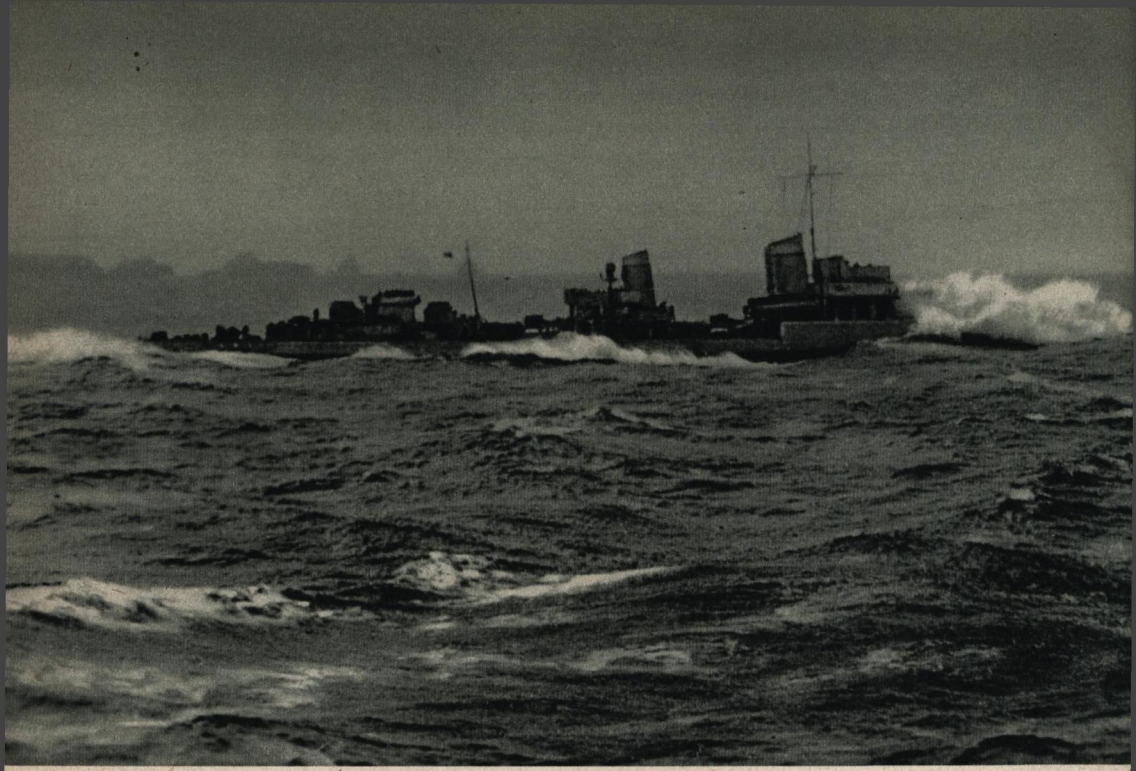
C: Das Wasser dringt in den Kesselraum ein

D: Das Ende des Dramas



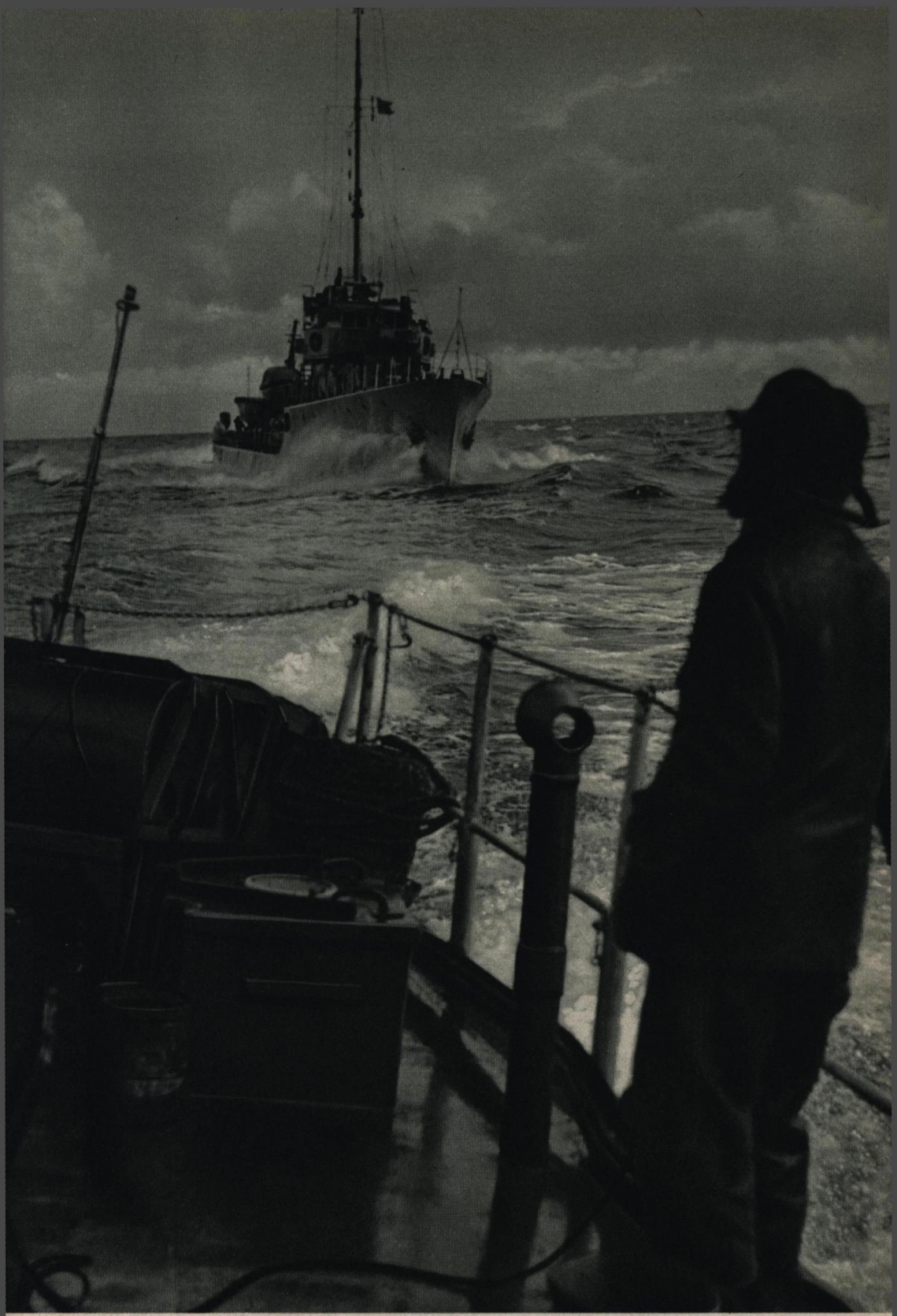
Deutsches Schlacht

iff im Atlantik



Zerstörer feindwärts

Unterseebootjäger

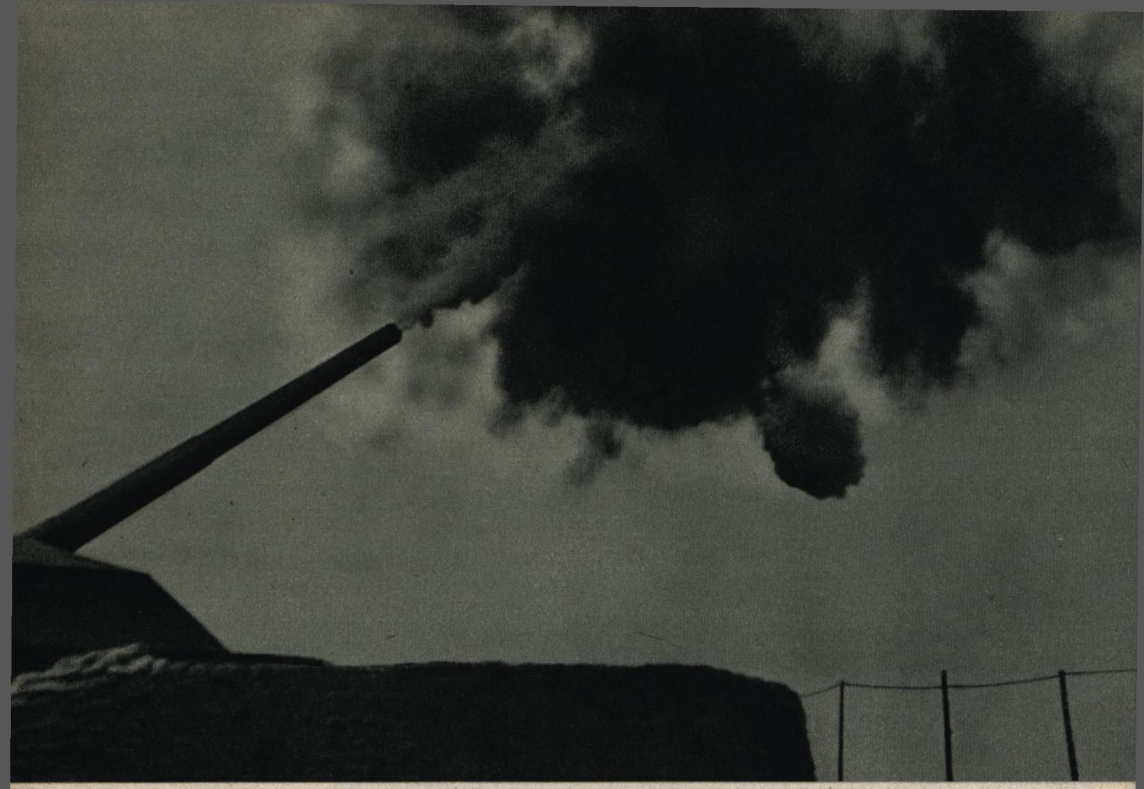


Torpedoboote Unterseebootsicherung laufend

Über den India-Docks von London

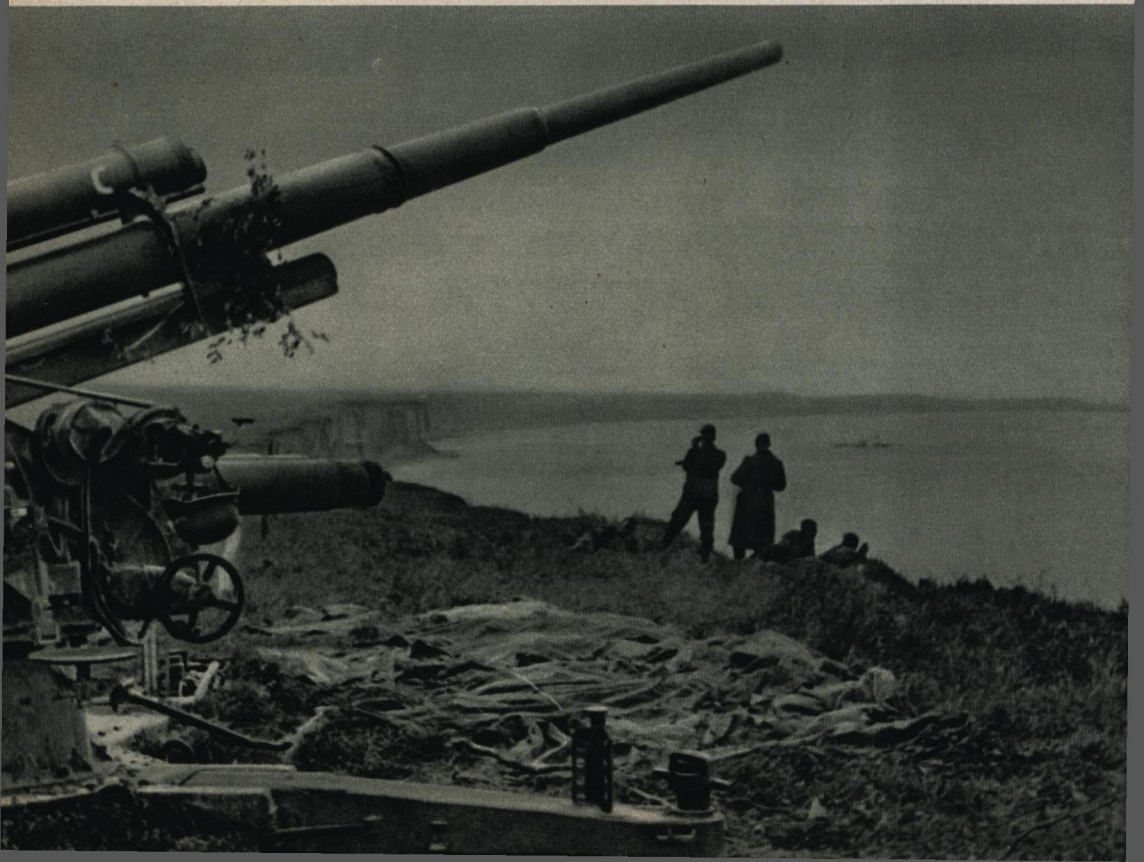
Tanklager bei Purfleet an der Themse nach dem ersten deutschen Bombenangriff

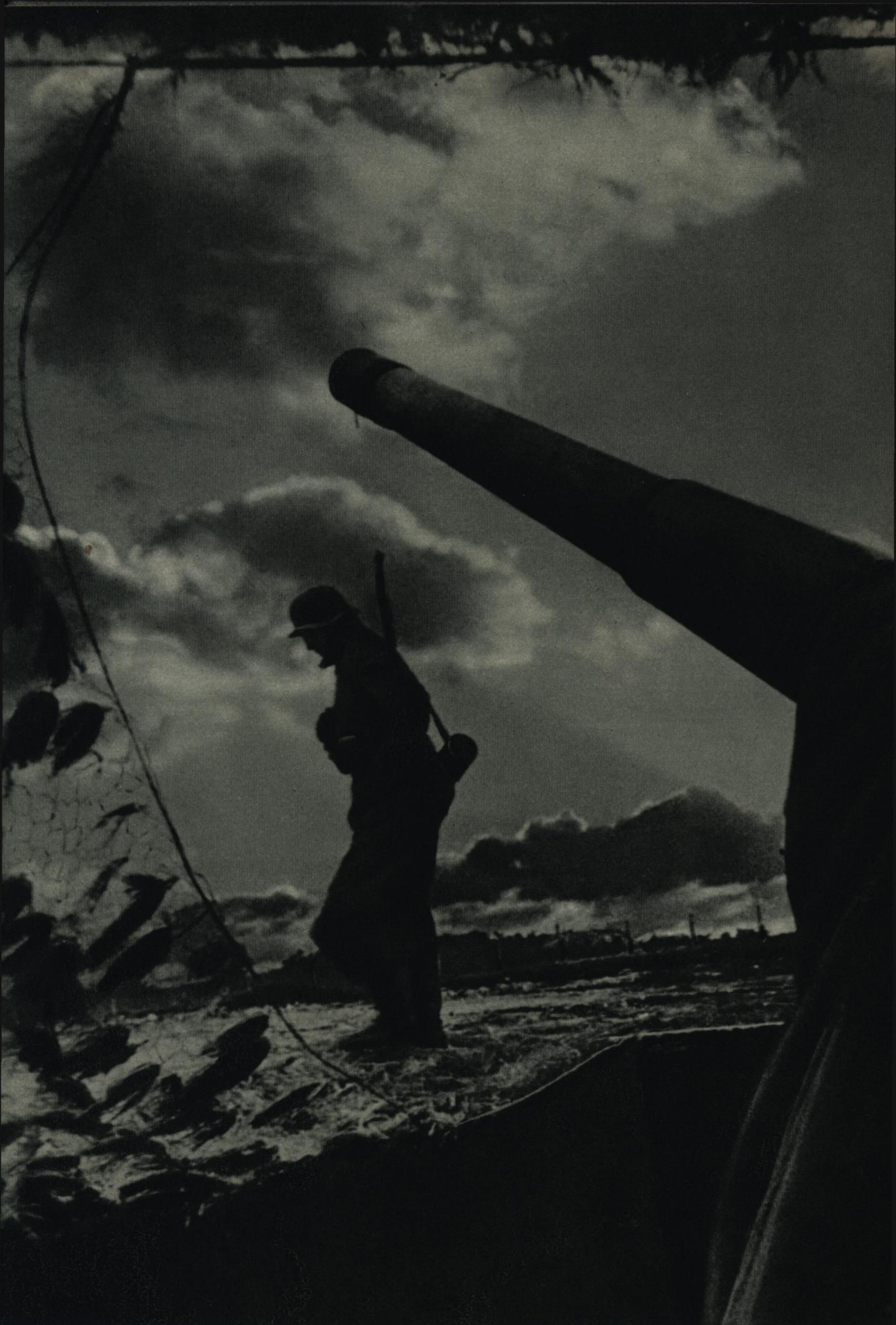
Angriff deutscher Kampfflugzeuge auf die Erdöllager von Swansea



Ferngeschütz der Kriegsmarine beschießt den Hafen von Dover

Schwere Flak sichert die Küste



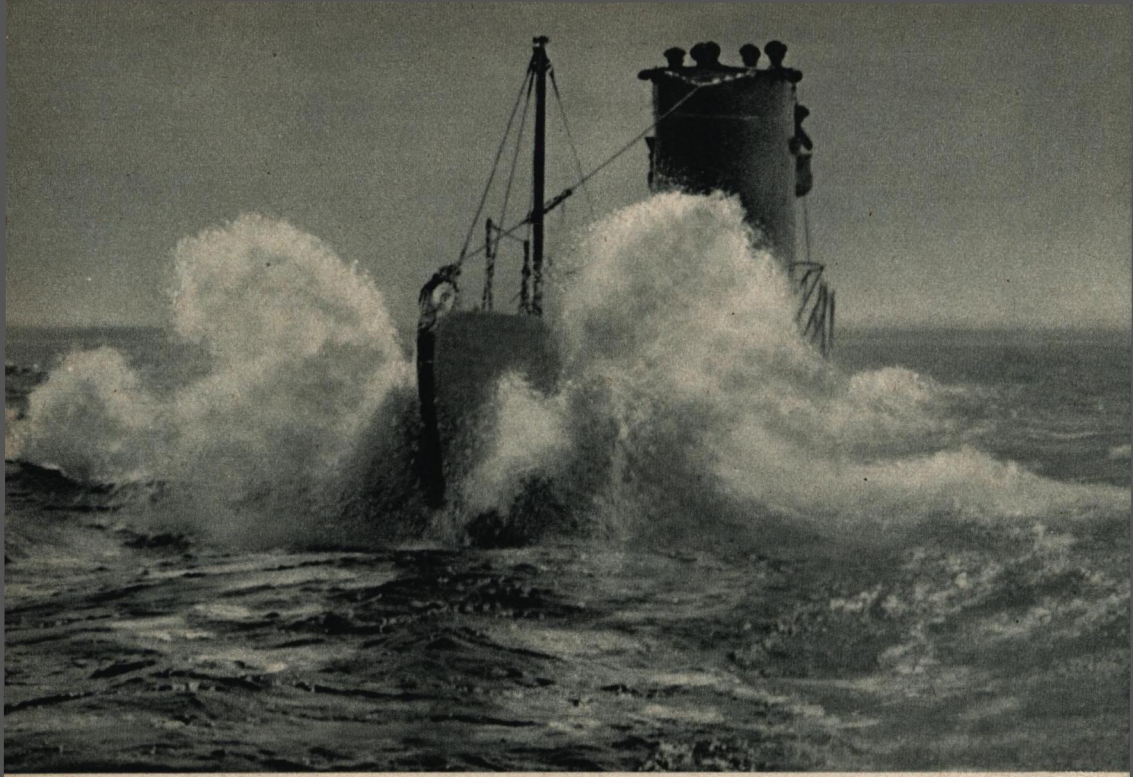


Auf Wache an der Kanalküste

Britiſcher Frachter von deutſchem Fernkampfbomber weſtlich Irland in Brand geworfen

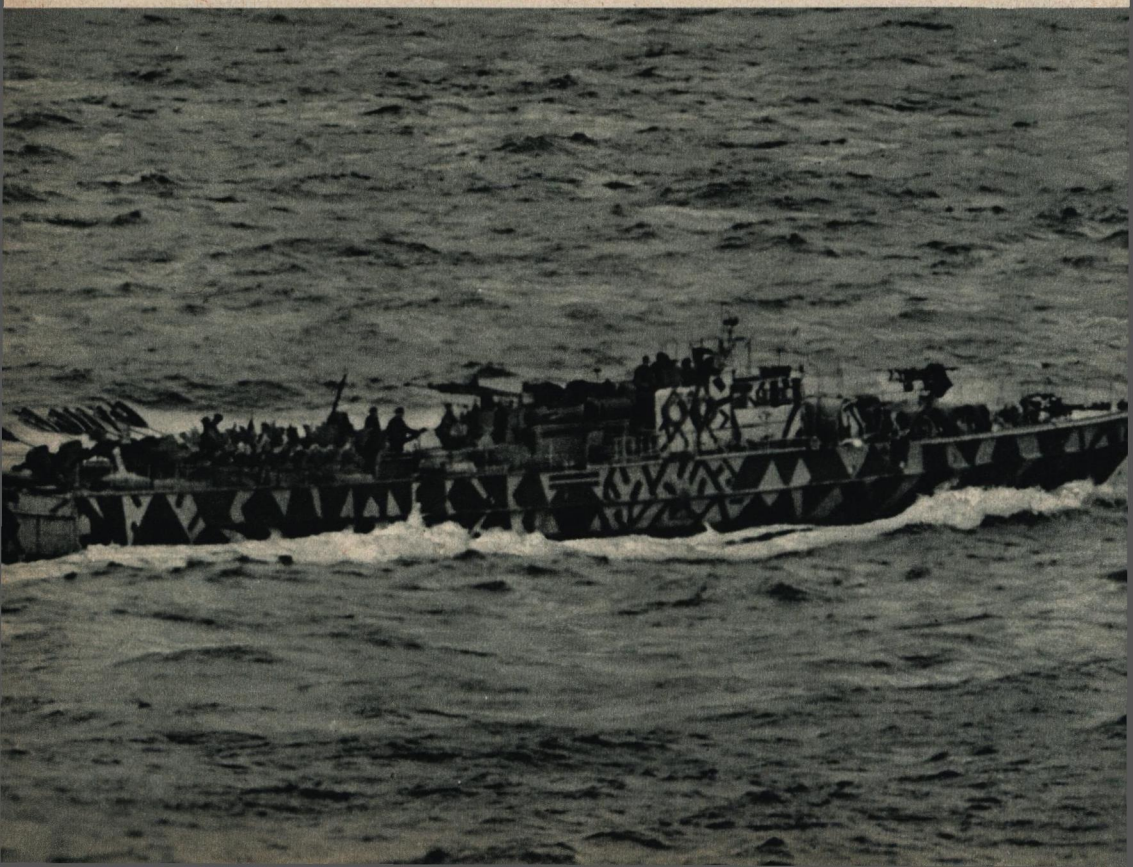
Schnellboot in der Nordsee

Schwere deutsche Schiffsgeschütze versenken den britischen Transporter „Orama"



Unterseeboot in voller Fahrt

Getarntes Minenräumboot läuft aus



Torpedos werden übernommen

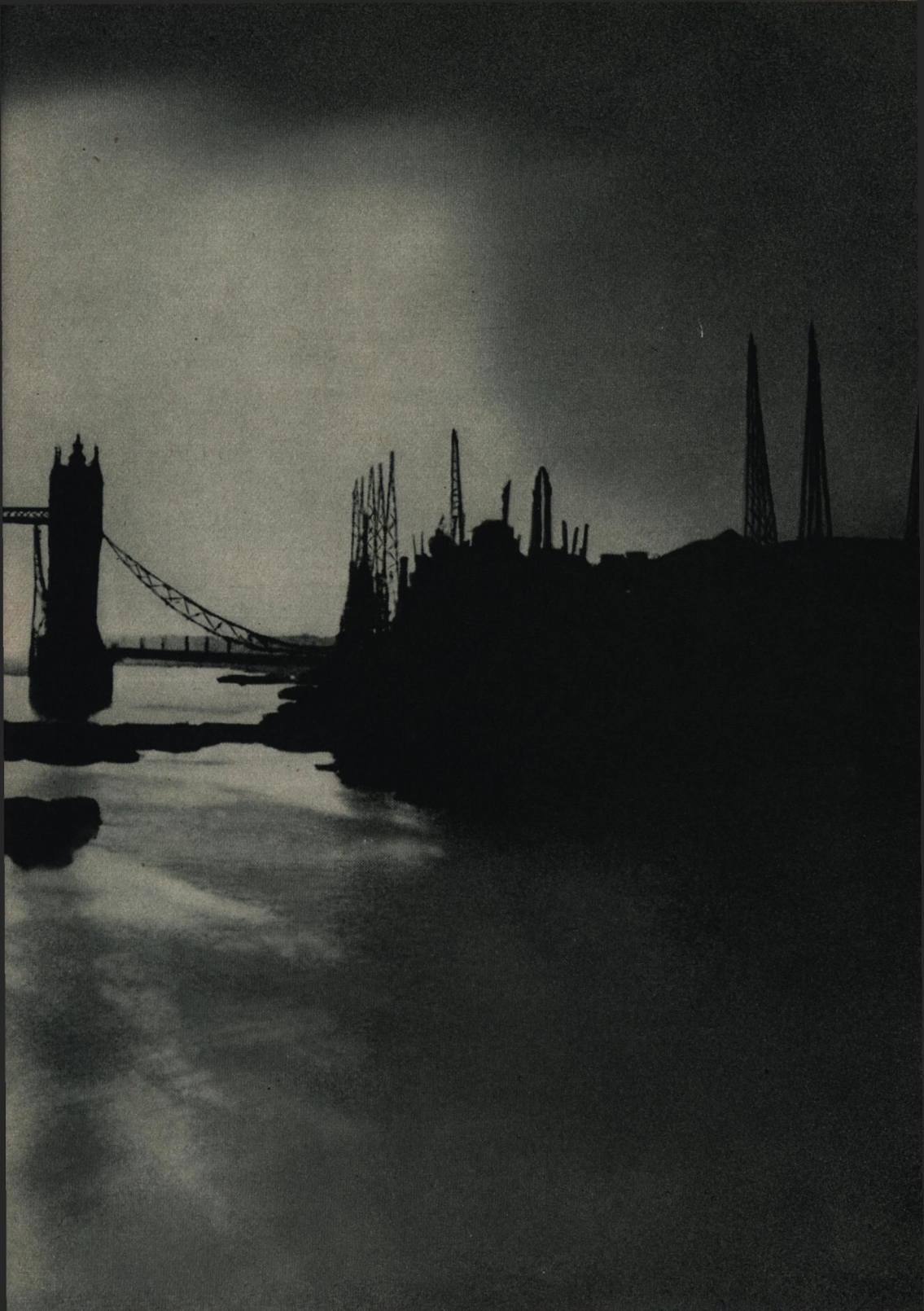
Minenräumboot

Deutscher Hilfskreuzer im Atlantik schießt englisches Handelsschiff in Brand

Flakfeuer und englische Leuchtbomben über deutscher Küstenstadt

Das abgeschossene Bordflugzeug verläßt das Katapult

Nächtlicher Start

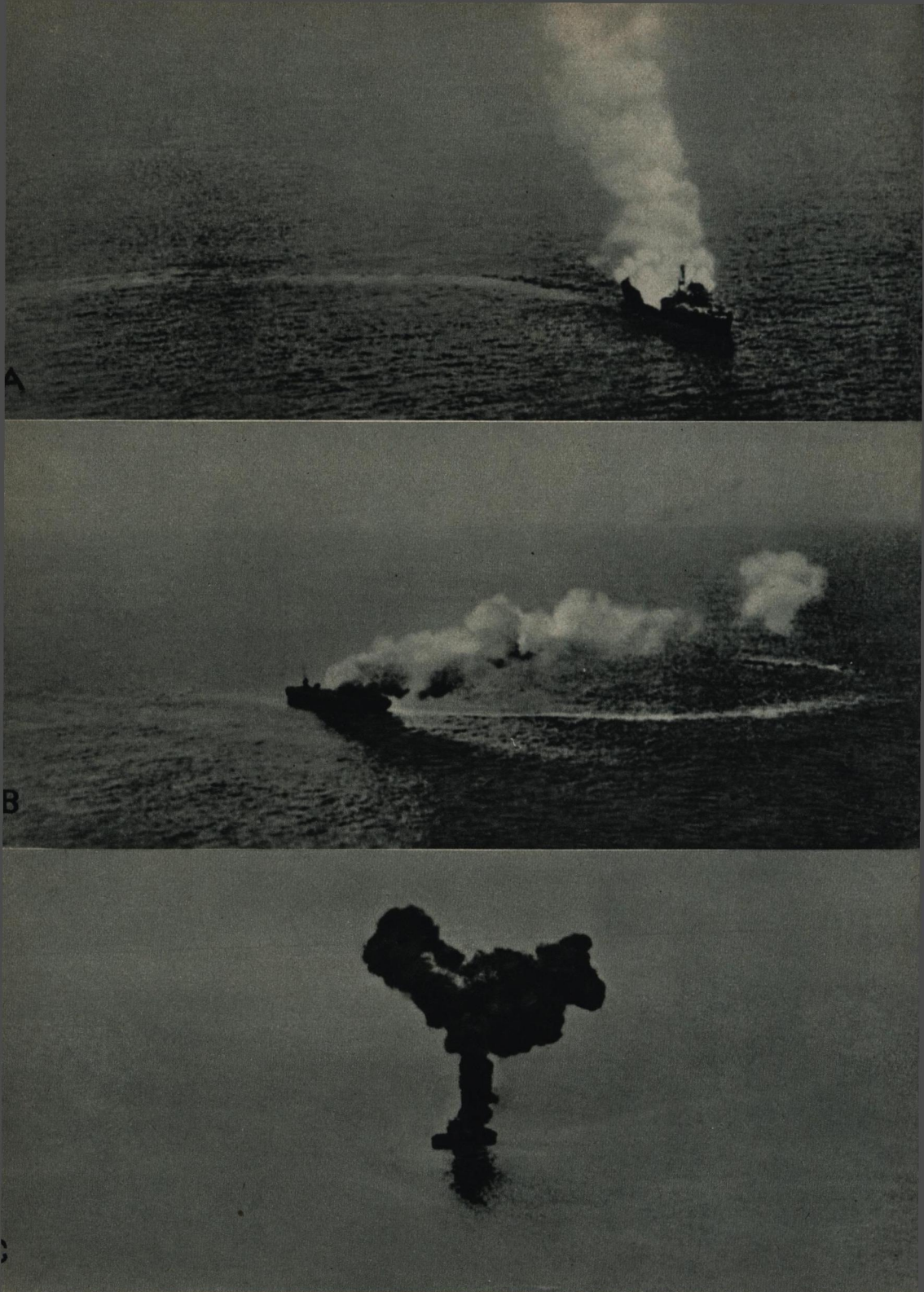


Die Tower-Brücke in London im Licht von Großbränden

Bomben auf einen Geleitzug im Atlantik

Spitfire an der Kanalküste abgeschossen

Wasserbomben, die Vernichtungswaffe gegen Unterseeboote



Deutsches Kampfflugzeug versenkt den Handelsdampfer „Latymer" südwestlich Irland

A: Kessel und Hauptdampfrohr sind getroffen B: Der schwer havarierte Dampfer dreht um 180°
C: Die Ladung explodiert

Zerstörerverbände auf dem Flug gegen England

Deutsche Kampfflugzeuge sichten die englische Küste

CANADA
VEREINIGTE STAATEN
ATLANTISCHER OZEAN
BERMUDA-INS.
BAHAMA-INS.
JAMAICA
BRIT.HONDURAS
BARBADOS
TRINIDAD
BRIT.GUAYANA
BRASILIEN
GIBRALTAR
MALTA
GAMBIA
SA.LEONE
NIGERIA
GOLD-KÜSTE
ASCENSION
ST.HELENA
TRISTAN DA CUNHA
GOUGH-INS.
STILLE OZEAN
FALKLAND-INS.
SÜDGEORGIEN
SÜD-ORKNEY-INS.
GRAHAM-LAND

SOWJET-UNION
CHINA
INDIEN
PALÄST.
TRANS-
JORDAN
KOWEIT
HONGKONG
ADEN
LAKKADIVEN
SOKOTRA
BR.
SOMALILD.
ANDAMANEN
NIKOBAREN
CEYLON
MALEDIVEN
BORNEO
SINGA-
PORE
ENYA
INDISCHER OZEAN
SEYCHELLEN
AMIRANTEN
KOKOS-I.
SALOMON
I.
NEU-GUINEA
MAURITIUS
NEUE
HEBRIDEN
AUSTRALIEN
ÜD-
RIKA
EDWARD-I.
NEU-SEELAND
AUCKLAND-INS.
Das
BRITISCHE
WELTREICH
ULI HUBER

Fahrten und Flüge gegen England